

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. QUSSAÏ SAMAK, président
Mme JUDY GOLD, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE
PRÈS DE L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 12 octobre 2005, 18 h 30
Holiday Inn
6500, Côte-de-Liesse
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 OCTOBRE 2005	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
AIR CANADA :	
STEVE BEISSWANGER	4
ÉMILE DANSEREAU	9
ASSOCIATION DES HÔTELS DU GRAND MONTRÉAL :	
WILLIAM E. BROWN.....	19
LES AUTOMOBILES HARLAND, LES RESTAURANTS McDONALD DU CANADA LTÉE, PÉTRO CANADA :	
ALAIN-CLAUDE DESFORGES, JOHN PORFILIO, JACQUES HÉTU	23
PALAIS DES CONGRÈS DE MONTRÉAL :	
MARC-ANDRÉ VARIN	41
RAYMOND LAUZON.....	46
REPRISE DE LA SÉANCE.....	48
VÉLO QUÉBEC :	
MARC JOLICOEUR.....	49
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL :	
ROBERT PERREAULT	61
TOURISME MONTRÉAL :	
PIERRE BELLEROSE	69
CLUB VÉLO DORVAL :	
MONIQUE PELLETIER	72
PETER YEOMANS, ROBERT BOURBEAU, EDGAR ROULEAU.....	78

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonsoir, mesdames et messieurs! Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau, projet proposé par le ministère des Transports .

10 Je suis Qussaï Samak, membre du Bureau des audiences publiques sur l'environnement que vous connaissez tous sous le nom du BAPE. Je préside cette commission, commission composée de deux personnes : madame Judy Gold, à ma droite, qui agit à titre de commissaire, et moi-même.

15 Je vous rappelle un peu le contexte du projet. Notre travail s'inscrit dans la suite du mandat que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas Mulcair a confié au BAPE le 30 juin 2005. Le projet en question, le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau a été examiné déjà lors de la première partie de l'audience qui s'est déroulée entre le 14 et le 15 septembre dernier et , comme vous le savez, le projet est assujéti à la Procédure d'évaluation et d'examen d'impacts sur l'environnement en vertu du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*.

25 J'aimerais vous présenter les membres de notre équipe, l'équipe de la commission. Il y a d'abord monsieur Mathieu Saint-Onge, qui agit à titre d'analyse avec la commission. On a également monsieur Yvon Deshaies et madame Sophie Hamel-Dufour, analystes, qui ne sont pas avec nous aujourd'hui et qui aident la commission à approfondir toutes les questions concernant le projet pour mieux saisir la nature et les impacts.

30 On a, en arrière de la salle, madame Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat de la commission et qui est responsable de la logistique, de la gestion documentaire et qui assure le lien entre la commission et ses interlocuteurs, et on a également madame Louise Bourdages, conseillère en communications, qui est responsable des relations avec les citoyens et avec les médias. Et, enfin, nous serons aidés tout le long de ce mandat et nous le sommes déjà par madame Maryse Fillion, agente de secrétariat.

35 La séance, ce soir, est organisée grâce à l'aide et au concours du ministère des Services gouvernementaux et les responsables sont monsieur Daniel Moisan, ici, à ma gauche, accompagné de monsieur Jean Métivier qui assure l'appui technique pour l'enregistrement du son.

40 Et je vous rappelle également que la séance, comme toutes les audiences du BAPE sont enregistrées et sténotypées et on a madame Lise Maisonneuve avec nous qui assure ces

45 services pour nous. Je vous rappelle également que les transcriptions de l'audience seront disponibles à peu près une semaine à la fin de l'audience et seront disponibles également dans le site Internet du BAPE. Vous trouverez ça dans la section identifiée au projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau. Et les transcriptions seront également disponibles et consultables dans des centres de consultation dont les coordonnées sont disponibles à l'arrière de la salle.

50 Comme vous le savez, ceux parmi vous qui étaient avec nous la première partie de l'audience, la commission a choisi d'offrir un service de traduction simultanée, service qui finalement a été très peu utilisé lors de la première partie. La commission a donc jugé peu pertinent de fournir le service pour la deuxième partie de l'audience. Donc, ceux et celles parmi vous qui choisissez de s'exprimer en anglais seront entendus en anglais et, le cas échéant, s'il y
55 a des questions de la part de la commission, les questions seront soumises également en anglais.

Pour ce qui est du déroulement des travaux pour cette deuxième partie de l'audience, on est ici pour entendre ce que les citoyens et les groupes choisissent de venir partager avec nous à propos de ce projet. L'ordre de comparution devant la commission va suivre l'ordre de l'inscription
60 et l'ordre d'inscription est déjà établi selon les intentions de présenter un mémoire ou de faire des présentations que la commission a déjà reçues.

On a prévu 10 à 15 minutes par prestation. Alors, je vais vous demander de synthétiser le plus possible vos propos. Les mémoires sont déjà lus plus qu'une fois. Alors, procédez en
65 connaissance du fait que les mémoires sont déjà lus. Donc, si vous pouvez faire la synthèse sans nécessairement lire textuellement les mémoires, ça serait une bonne chose en termes du temps. Ça nous permettrait de nous étendre davantage avec des questions, s'il le faut.

70 Des personnes qui sont inscrites et qui souhaitent faire une présentation verbale seulement sont certainement les bienvenues aussi et il suffit de s'inscrire en arrière avec madame Gélinas, et la commission compte sur votre collaboration pour que le déroulement se fasse correctement et dans l'ordre.

75 La commission va vous poser des questions, à ceux qui font des présentations. Parfois, les questions, vous n'avez pas la réponse, ce n'est pas grave et sentez-vous libre de revenir après nous fournir des réponses s'il y a lieu plus tard. Je vous rappelle que la commission, on a un mandat double. Un mandat d'audience qui se terminera quand la deuxième partie de l'audience est finie, mais on a aussi un mandat d'enquête qui continue jusqu'à la fin complètement de l'audience. Alors, si vous avez de l'information ou des réponses que vous aimeriez nous
80 communiquer par la suite, ça serait certainement bienvenu.

On a déjà annoncé à la première partie que vendredi passé était la date limite pour annoncer vos intentions de mémoire. Donc, l'ordre d'inscription qui va guider nos travaux ce soir est fait en fonction de ce qui a été soumis à la commission jusqu'à vendredi passé.

85

Et j'aimerais tout de suite vous annoncer que les travaux de la commission ce soir, à la fin de la séance de ce soir, la deuxième partie de l'audience sera ajournée et la deuxième partie va reprendre par une séance qui aura lieu le 25 octobre – je vais vous donner les coordonnées – la raison étant qu'un citoyen requérant de l'audience n'a pas pu être avec nous ce soir pour des raisons religieuses et, dans un esprit d'accommodement, la commission a choisi bon de maintenir l'audience et d'organiser une séance le 25 octobre.

90

Et lors de cette séance, vous êtes tous invités à y participer évidemment, et ceux et celles qui aimeraient prendre la parole lors de cette séance sont libres de le faire également. La séance sera organisée pas exactement de cette façon-ci mais il y aura madame Maisonneuve avec nous et ça sera inscrit dans des transcriptions qui seront disponibles.

95

Alors, la séance qui fait partie de cette partie de l'audience aura lieu le 25 octobre 2005, à 14 h, elle aura lieu à l'Office de consultation publique de Montréal, l'OCPM, 1550, rue Metcalfe, Bureau 1414. Et au cas où vous avez égaré l'adresse plus tard, je vous donne le numéro de téléphone : 514-872-3568.

100

Comme d'habitude, les mémoires qui sont présentés ce soir et qui seront présentés par la suite sont toujours déposés et disponibles dans le site Internet de la commission et très vite, soit le lendemain même, et vos présentations écrites ou verbales, on cherche à travers vos présentations de comprendre mieux vos opinions par rapport au projet et on vous demande, pas nécessairement de justifier d'une façon très formelle ce que vous pensez, mais on aimerait que vous étayiez le plus possible vos propos, de façon à ce qu'on puisse saisir correctement vos opinions et de faire écho correctement de ce que vous pensez du projet.

105

110

Comme vous voyez, ceux parmi vous qui étaient ici à la première partie de l'audience, l'organisation physique de la salle n'est pas tout à fait la même. On n'a pas de table de promoteur, on n'a pas de table de personnes-ressources invitées. On a juste une table centrale pour vous. Alors, on va vous inviter à tour de rôle de venir vous asseoir et entretenir la commission de vos opinions et vos propos. La séance est évidemment ouverte au promoteur, aux personnes-ressources qui désirent assister à titre d'observateurs et ça serait la même chose pour la séance du 25 octobre qui prolongera la deuxième partie de l'audience.

115

On espère et on cherche toujours à ce que le débat à propos des projets soumis à l'examen, qu'il soit un débat éclairé, serein. Évidemment, il y a toujours des opinions contradictoires. La commission compte sur le fait que ça va se faire dans le calme et dans l'ordre, évidemment.

120

J'aimerais vous rappeler également qu'on a ce qu'on appelle un droit de rectification. Quiconque dans la salle qui estime que lors d'une présentation une personne aurait apporté de l'information factuellement erronée a le droit de s'inscrire pour venir à la fin de la soirée apporter

125

les corrections. Et je dis bien des informations factuellement erronées. Il ne s'agit pas d'avoir une opinion contraire. Il s'agit des faits.

130 Alors, je vous donne un exemple qu'on donne souvent. Si quelqu'un dit qu'en vertu d'un règlement municipal d'incendie, cette salle a une capacité maximale de 300 personnes, alors que vous savez que le règlement explicitement ne dit pas ça mais il dit 50 personnes seulement, ça, ça serait une correction des faits que vous avez le droit d'apporter à l'attention de la commission. Mais si une personne dit : selon le règlement d'incendie, la capacité de la salle est de 300
135 personnes et vous pensez que la salle pourrait très bien prendre 500 personnes, alors là, ce n'est pas une correction des faits. C'est une opinion. Alors, ça vous permettrait de comprendre de quoi il s'agit quand on parle de droit de rectification.

140 J'ajoute également que ce droit sera toujours disponible à la séance du 25 octobre. Alors, ceux et celles parmi vous qui voudraient s'assurer de se prévaloir de ce droit de correction seront évidemment bienvenus le 25 octobre, s'ils désirent d'y assister à cette fin. Ça inclut le promoteur également et tout autre citoyen au besoin.

145 Finalement, il me reste juste à vous dire que votre opinion par rapport au travail qu'on fait nous est très importante. Ça nous permet toujours d'améliorer notre façon de faire et les services qu'on offre au public et, à cette fin, on a des formulaires qui cherchent votre opinion et qui sont disponibles à l'arrière. Alors, je vous invite à les utiliser et nous apprécions beaucoup d'avoir vos réactions par rapport au travail et aux audiences publiques que le Bureau organise.

150 Cela dit, je ne crois pas d'avoir oublié quelque chose, du moins pour le moment.

 Alors, on va débiter l'audience et j'aimerais inviter monsieur Steve Beisswanger d'Air Canada de venir prendre la parole.

155 **M. STEVE BEISSWANGER :**

 Monsieur le président, madame la commissaire, bonsoir! Mon nom est Steve Beisswanger, je suis le chef de service relations avec les gouvernements et les collectivités chez ACE Aviation et je suis ici ce soir pour vous présenter le mémoire au nom de Gestion ACE
160 Aviation qui est la maison-mère d'Air Canada.

L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE EN ANGLAIS

165 Je vais passer de donner les détails concernant ACE Aviation et la structure corporative. C'est détaillé dans le mémoire, donc je vais sauter cette partie. Tout simplement peut-être pour revenir en disant que ACE Aviation est en effet une entreprise de taille, un intervenant clé dans la scène montréalaise où elle emploie pas moins de 8 000 personnes dans la région et, encore une fois, c'est la compagnie portefeuille qui chapeaute et Air Canada et Air Canada Jazz.

170 **L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE EN FRANÇAIS**

Début de la phrase à la page 2 : «Du point de vue de[...]»

Fin de la phrase à la page 3 : [...] Agréez nos salutations distinguées »

175 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

180 Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Bonsoir, monsieur Beisswanger!

185

M. STEVE BEISSWANGER :

Bonsoir!

190 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Comment votre entreprise est-elle affectée par l'état des accès actuels?

M. STEVE BEISSWANGER :

195

Nous, c'est surtout ce qu'on entend, les commentaires viennent surtout du fait que pour être une plaque tournante importante dans un réseau mondial, on doit faire face, on doit faire affaires avec des aéroports de grande envergure, des aéroports qui, permettez-moi l'expression, *in the big leagues*. Donc, à cet égard-là, ça doit être un aéroport qui facilite les allées et venues qui sont très nombreuses, et comme je l'ai mentionné au cours des chiffres que j'ai partagés avec la commission, on a une grande majorité des passagers qui circule par cet aéroport-là.

200

Donc, pour nous, c'est surtout être capable de donner à nos passagers et leur permettre d'avoir une expérience de transport ou une expérience de voyage qui est complète, facile et qui, en fait, comme je l'ai mentionné également, se reflète aussi sur la perception que les gens ont de Montréal comme une destination internationale importante.

205

Mme JUDY GOLD, commissaire :

210 Merci. J'ai une autre question pour vous, monsieur Beisswanger.

M. STEVE BEISSWANGER :

Oui.

215

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Vous mentionnez que Aéroports de Montréal ne devrait pas payer plus que ce qu'il paie actuellement pour le projet. Et cela même s'il y avait des augmentations des coûts en ce qui concerne spécifiquement sa propriété? Pourriez-vous élaborer à ce sujet?

220

M. STEVE BEISSWANGER :

Nous, on pense que c'est tout à fait normal que lorsqu'il y a un projet de cette envergure, s'il y a des travaux qui doivent être faits sur les propriétés d'ADM, c'est tout à fait normal, et je pense que c'est la pratique dans tout grand projet, que lorsqu'on a des choses qui doivent être faites sur notre territoire, qu'on s'occupe de ces coûts-là.

225

Nous, ce qu'on veut en venir avec cette déclaration-là, c'est qu'on ne voudrait pas qu'il y ait des croissances ou des changements de *scope* comme on dit, des changements dans la vision du projet, qui feraient en sorte que ADM devrait déboursier plus que sa partie qui lui revient par le fait que c'est des travaux qui doivent être faits sur son territoire.

230

LE PRÉSIDENT :

Je vais continuer avec la même question.

235

M. STEVE BEISSWANGER :

Oui.

240

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous estimez que - vous avez sans doute vu le patron de partage des coûts actuel. Est-ce que ça vous semble approprié? On en parle, ce qui revient à chaque partie en termes de dépenses.

245

M. STEVE BEISSWANGER :

Écoutez, malgré que je sois un ingénieur de formation, je ne suis pas un ingénieur civil. Donc, ça serait difficile pour moi de répondre à cette question-là. Donc, je pense que je me priverais de commenter là-dessus, sur un sujet que je ne connais pas très bien.

250

LE PRÉSIDENT :

255

D'accord. Est-ce que vous pensez que la contribution de l'ADM au financement du lien ferroviaire qu'on prévoit, quoiqu'il n'y a que l'emprise de ce lien ferroviaire qui nous concerne ici, le reste c'est un autre projet...

260

M. STEVE BEISSWANGER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

265

... est-ce que vous estimez qu'un investissement de la part de Aéroports de Montréal dans ce segment du projet est justifié et est approprié?

M. STEVE BEISSWANGER :

270

Encore une fois, les commentaires vis-à-vis ce qui est nécessaire et sur ce qui doit être fait sur les territoire d'ADM s'appliqueraient également à une autre phase ou à un tout autre projet. Et de ce que je peux comprendre du projet, celui-ci en question n'inclut pas le côté ferroviaire. Donc, à cet égard-là aussi, je me réserverais de commenter une fois qu'on aurait vu la distribution des coûts également pour un tout autre projet.

275

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Je reprendrai la question sous un autre angle.

280

M. STEVE BEISSWANGER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

285

Comment ACE voit le lien ferroviaire du point de vue de l'intérêt de ses clients et sa capacité de rendre les services correctement à ses clients vu l'expansion qu'il compte avoir à l'avenir? Comment est-ce que le lien ferroviaire s'inscrit dans votre vision stratégique des choses par rapport aux clients et à vous-mêmes.

290

M. STEVE BEISSWANGER :

D'accord. Encore une fois, dans le même ordre d'idée, comme la première question de madame Gold, au niveau de faire de Montréal un *hub* important, un *hub* stratégique, une

295

300 plaque tournante stratégique, si on fait la comparaison avec les grands aéroports mondiaux, Frankfurt, Paris, tous ces aéroports-là ont des liens ferroviaires qui sont soit très près ou soit inclus dans l'infrastructure même de l'aéroport. Donc, pour pouvoir faire de Montréal une plaque tournante stratégique, nous pensons définitivement que c'est dans cette direction-là que le développement de Montréal-Trudeau doit aller.

305 Donc, encore une fois, pour revenir, pour prendre le fil conducteur de ma présentation, c'est pour pouvoir arriver à un stade où on a beaucoup de croissance, il faut transformer l'Aéroport Montréal-Trudeau en un aéroport de calibre international. Et, de notre côté, nous, c'est très direct, ça inclut des améliorations aux infrastructures. Et, évidemment à un projet subséquent où on parlerait de voies ferroviaires faisant le lien direct, on serait ici à vous parler aussi de notre position sur ce projet-là aussi.

310 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, je vois toujours, vous hésitez à nous dire si un lien ferroviaire serait souhaitable ou pas.

315 **M. STEVE BEISSWANGER :**

C'est très souhaitable.

LE PRÉSIDENT :

320 Très bien.

M. STEVE BEISSWANGER :

325 C'est très souhaitable. Ce que je voulais en venir avec mon commentaire précédent, c'était qu'on serait ici aussi pour supporter ce genre de projet-là également.

LE PRÉSIDENT :

330 Là je vous ai compris.

M. STEVE BEISSWANGER :

Je n'ai peut-être pas été aussi clair. C'est ce que je voulais dire.

335 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous ai compris.

M. STEVE BEISSWANGER :

340

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

345

Merci beaucoup, monsieur Beisswanger.

M. STEVE BEISSWANGER :

350

Merci.

LE PRÉSIDENT :

J'invite maintenant monsieur Émile Dansereau à venir prendre la parole.

355

M. ÉMILE DANSEREAU :

Bonsoir, monsieur le président! Bonsoir, madame la commissaire!

LE PRÉSIDENT :

360

Bonsoir, monsieur Dansereau!

M. ÉMILE DANSEREAU :

365

J'aimerais d'abord parler du tracé cyclable et piétonnier que j'ai questionné en première audience. Je crois que le tracé proposé par le promoteur qu'ils ont expliqué en première audience est un plan de dernière minute. Et, à cet effet, on sait que le plan déposé a été fait seulement en janvier 2005 en réponse à des questions du ministère en janvier 2005. On sait que lors des rencontres avec les citoyens de Dorval à l'automne 2004, il n'a jamais été question de piste cyclable.

370

Dans le rapport principal sous section *Description du projet*, on ne parle aucunement d'accès piétonnier ou de piste cyclable pour accéder le nord. Dans le rapport principal sur les objectifs liés au projet, on ne dit pas un mot des piétons ou des cyclistes, ni dans les objectifs opérationnels prioritaires, ni dans les politiques et orientations. Encore une fois, on a oublié les piétons et les cyclistes. On n'y trouve rien. Les piétons et les cyclistes n'existent pas.

375

En résumé, c'est un tracé de dernière minute. Et si on vérifie quelques détails, on peut voir pourquoi. Quand on considère que le nombre d'obstacles par 100 mètres de piste, on pourrait même qualifier ce tracé cyclable de dangereux. Je sais qu'on a oublié les cyclistes et les

380

piétons, mais il n'est pas trop tard pour l'admettre et prendre le temps qu'il faut pour bien faire cette section qu'on a oubliée dans le projet.

385 Par la même occasion, ça serait bon d'inclure comme objectifs prioritaires du projet les objectifs du Plan stratégique de la Ville de Montréal, le Plan stratégique de 10 ans de la Ville de Montréal et de la STM en ce qui concerne les piétons et les cyclistes, et d'atteindre ces objectifs-là. Il ne faut pas juste les inclure, il faut les atteindre.

390 Je vais parler du tracé proposé brièvement. Je vais énumérer juste quelques dangers, les points faibles et les désavantages. De Heron Road à Cardinal ou de Cardinal à Heron Road, on fait face à 5 lumières. C'est 4 lumières, mais il y en a une il faut passer deux fois. On traverse 8 intersections. En fait, on traverse 12 intersections si on considère les entrées et sorties que j'évalue à 4 du Best Western. Il y en a peut-être 5, il va peut-être y en avoir 5, peut-être y en avoir 3, on ne le sait pas. Ça représente presque une rue parfois à 4 voies à chaque 100 mètres qu'on
395 doit traverser. Une lumière à chaque 200 mètres. Ça représente beaucoup de risques d'accidents considérant que ce secteur est le plus achalandé de Dorval. On devra composer aussi avec les sorties du Best Western.

400 De Heron Road à Dawson, on nous a montré que la piste cyclable continuerait sur l'avenue Dorval vers le sud, donc de Heron Road à Dawson, on a encore le même problème. On va retrouver au total 9 lumières sur 1 450 mètres, 22 intersections et/ou entrées-sorties, si on considère les entrées et sorties des centres d'achats qu'on a là. Si on va de l'autre côté, c'est le même problème. Il y a trois restaurants, il y a 3 stations-service sur le même 500 mètres.

405 Ça fait qu'en gros, considérant les entrées et sorties de centres d'achats, d'hôtels, de stations-service, les intersections qui sont des intersections très dangereuses, plus dangereuses qu'une intersection régulière, avec un arrêt à toutes ces intersections-là, on se retrouve avec 22 intersections sur 1 450 mètres. Ça n'a tout simplement pas de sens, d'après nous. D'après moi.

410 Ma proposition. C'est un passage dénivelé au bout de Fénélon, piste cyclable et piétonnière, sécuritaire, conviviale, réservée aux cyclistes et aux piétons. La grosse différence ou les avantages de cette solution, c'est que du sud de Cardinal, qu'on a visité en autobus, à Heron Road, maintenant il y a juste une intersection, comparativement à 5 lumières et 12
415 intersections dans le projet présenté. C'est beaucoup, ça, de passer de une intersection. On en avait 12. On évite d'envoyer les cyclistes de tout âge, expérience, d'habileté différente dans le tourbillon du secteur avenue Dorval et Heron Road, avec les centres d'achats, les stations-service, avec l'accès à la 20 et la 520, avec aussi c'est le seul accès du coin pour aller au nord de Dorval et au sud de Dorval, ou au nord vers l'est ou l'ouest.

420 Aussi, Fénélon est un boulevard à 4 voies, un quartier résidentiel, une densité de circulation très légère comparativement à l'avenue Dorval. Puis, comme c'est une rue qui n'est

pas occupée, il y a beaucoup de place pour faire une piste cyclable. Du sud de Cardinal à Dawson, qui est la piste cyclable d'est en ouest du Tour de l'île de Montréal, c'est Dawson, c'est pour ça que je parle à Dawson, il faut rejoindre cette piste-là si on ne veut pas faire une piste cyclable en suspension dans l'air, du sud de Cardinal à Dawson, il n'y aura que 2 intersections, comparativement à 22 pour ce qu'on nous propose. J'inclus toujours les entrées et sorties.

L'axe Fénélon aussi est une entrée directe avec Albert-de-Niverville pour l'accès à l'aéroport. Tellement vrai que, ici, on voit le sentier informel qui s'en va vers Albert-de-Niverville. On ne voyait pas de gazon dans le centre, à la gauche un peu de l'auto. Ça a été pris par pluie battante. Ici, on la voit la piste informelle. On la revoit encore avec une autre photo. On la revoit encore la piste informelle qui s'en va vers Fénélon. Ça, c'est le mur de béton qui retient les terres au bout de l'accès Fénélon. C'est toujours la même piste. La piste informelle qui est là. Les gens passent là. On la voit très bien, puis on voit le sentier asphalté qui va de l'autre côté. On voit l'annonce de McDonald's qui est juste là. Ça fait que les gens vont directement là. C'est par là qu'ils passent. Pas en vélo mais à pied. Ça, c'est le sentier asphalté qui devient un sentier informel.

Pour les citoyens de Dorval nord, un passage Fénélon, un passage qui serait là leur permettrait d'accéder très directement aux services communautaires de Dorval qui sont concentrés à 400 mètres de l'axe du boulevard Fénélon. C'est-à-dire qu'au sud de tout ça, l'axe Fénélon, pour les citoyens de Dorval, ça représente beaucoup de services qui n'existent pas au nord. C'est-à-dire qu'il y a une bibliothèque municipale qui est très jolie, très fonctionnelle, beaucoup de beaux livres mais les gens du nord, ils n'en ont pas de bibliothèque comme ça. Il y a un Centre communautaire Sarto-Desnoyers qui n'a pas d'équivalent dans le nord. Une école secondaire Jean XXIII. À ce que je sache, il n'y a pas d'école secondaire dans le nord. Il y a l'école secondaire Dorval High qui fait partie de Jean XXIII. Il y a une piscine intérieure dans Jean XXIII. Tout ça, là, c'est 300 mètres, 400 mètres de Fénélon, sur l'axe de Fénélon, juste, juste là, sur Dawson Avenue. L'entrée est sur Dawson. 300 ou 400 mètres.

Qu'est-ce que j'oublie? Le club de tennis sur terre battue. Il n'y en a pas. C'est le club de tennis. Il y a aussi l'école primaire Gentilly qui est juste là. Elle est sur l'avenue Fénélon. Ça fait que ce passage direct proposé dans l'axe Fénélon représente une distance de 1. 25 kilomètre. À partir d'ici, c'est 1. 25 kilomètre pour se rendre à l'entrée du Centre communautaire sur Dawson.

Si on veut nous faire passer par le boucle ou le spaghetti qu'on nous montre dans le projet proposé, cette distance-là devient 3. 35 kilomètres. C'est énorme. On allonge ce petit parcours de 1. 25 à 3. 35 kilomètres. Pour les cyclistes qui viennent du sud pour aller vers le nord vers l'aéroport, l'axe Fénélon, c'est directement au centre de Dorval. D'est en ouest, c'est directement au centre de Dorval.

L'avenue Dorval sépare Dorval d'est en ouest à une proportion de 30-70. C'est 30 % du

465 territoire qui est sur le côté est de Dorval; 70 % du territoire au sud et sur le côté ouest de l'avenue
Dorval. Ça fait que pour les résidents du Dorval nord, l'accès Fénélon a plus de sens, car ils
demeurent tous à l'ouest de l'aéroport.

470 On se rappelle, lors de la visite, il y a 20 maisons environ à l'est de l'aéroport. Toutes les
autres sont à l'ouest de l'aéroport. Le reste, au nord des voies ferrées, c'est l'ouest de l'aéroport
ou c'est commercial ou industriel.

475 Dernier mais non le moindre, la proposition Fénélon, je suggère que l'on construise ce
passage au tout début des travaux, de sorte que les utilisateurs du rond-point utilisent le lien
cyclable comme solution pour éviter la congestion due aux travaux, pendant les travaux. Comme
ce soir, j'aurais peut-être pu utiliser mon vélo avec toute la congestion qu'il y a eue, ça aurait été
plus rapide pour moi d'arriver à l'heure.

480 Ce passage aussi construit au début des travaux pourrait avoir un effet à long terme :
réduire la congestion durant les travaux, créer des habitudes qui dureront après les travaux,
continuer à utiliser son vélo ou marcher là pour aller travailler à l'aéroport ou dans le coin, réduire
les émissions de gaz à effet de serre, contribuer à l'atteinte des objectifs de Kyoto, désenclaver
les gens du nord qui veulent aller vers le sud et vice versa.

485 Aussi, la solution proposée permet d'atteindre les objectifs décrits en 2003 lors des
rencontres préparatoires à l'élaboration du projet tel que – je vais en sauter quelques-unes, je vais
juste en mentionner un objectif – celui de la Ville de Montréal qui nous dit – puis ça rejoint ce que
le représentant de ACE nous a dit tantôt – l'objectif du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de
faire des abords de l'aéroport une véritable porte d'entrée prestigieuse à l'échelle nationale et
internationale.

490 Moi, je crois que la proposition Fénélon, telle que proposée, ça va être plus prestigieux
pour les voyageurs internationaux ou n'importe quel voyageur que ce qu'on nous propose là dans
le projet, dans le spaghetti de l'échangeur Dorval.

495 Aussi, pas la moindre, l'arrondissement, l'ancienne ville, l'arrondissement, on redevient
ville je crois le 1^{er} janvier, a pour armoiries, a sur son drapeau, sur ses écussons, sur sa
papeterie écrit au bas : *Ego Porta Mundi*. Et monsieur Yeomans, le maire sortant, nous a dit à
maintes reprises qu'on devrait se comporter comme citoyens, comme arrondissement et comme
ville selon nos armoiries qui disent : *Je suis la porte du monde*. Avec le tracé Fénélon, les gens
500 de Dorval pourront se satisfaire que le tracé choisi et sa convivialité durant la construction ainsi
qu'après, aussi les utilisateurs de Dorval, de Montréal et de Québec et de l'étranger pourront dire
que nos armoiries ne sont pas qu'un slogan publicitaire. Parce qu'on croit que les cyclotouristes
européens, comme les résidents du Québec, ne seront pas très impressionnés par la porte du
monde nord-américaine proposée par le ministère.

505

510 En gros, avant d'adresser quelques objections épouvantails qu'on a eues en première audience, je crois que j'ai essayé de faire la démonstration, et j'espère qu'elle a été faite, que le tracé du ministère est dangereux, non convivial et pas central pour les citoyens de Dorval; que la proposition Fénélon est très supérieure, enlève les dangers d'accidents et blessures pour les cyclistes, est plus conviviale et beaucoup plus courte pour les citoyens de Dorval qui veulent aller du nord au sud; que les avantages de ce passage sous les voies ferrées en premier, avant les travaux de l'échangeur, sont énormes à court, moyen et long termes.

515 Pour finir, je voudrais adresser quelques objections épouvantails en première audience sur la solution Fénélon. D'abord, on a comparé le passage dénivelé dans l'axe Fénélon sous les voies ferrées au tunnel Pine Beach. On n'est pas du tout dans la même situation. Ici, on voit le stationnement McDonald's. Par la poubelle, on peut voir. On voit les voies ferrées, elles sont un peu plus hautes, environ 4-5 pieds plus hautes que le terrain environnant. C'est-à-dire que pour aller faire le passage souterrain sous les voies, on est déjà plus bas que les voies. Ça fait qu'on n'est pas dans la même situation que le tunnel Pine Beach qu'on passe sur Cardinal.

520

525 Ce qu'on propose, c'est seulement deux petits viaducs sur les voies ferrées avec un corridor ouvert entre les deux. Ici, j'ai un exemple. C'est l'exemple du viaduc le long du canal Lachine. On passe sous les deux voies de la rue Dollard à Ville LaSalle ou à LaSalle et Ville Saint-Pierre, Saint-Pierre, qui accèdent le pont, les deux ponts métalliques, qu'il y a un espace entre les deux ponts métalliques. Ça fait que c'est un peu la même situation que là. On a deux séries de voies. Là, les voies ont 27 pieds. Là, ça a 39 pieds ces petits passages-là souterrains, puis il y a un espace de – je suis allé les mesurer – c'est 39 pieds de long chacun, puis il y a 36 pieds entre les deux.

530

535 Ça fait que nous, ça serait encore plus long que ça. Il y aurait 53 pieds entre les deux, puis il y aurait juste deux petites choses comme ça de 27 pieds. C'est très éclairé. Il n'y a pas de vandalisme là-dedans, vous pouvez le voir. Et vous voyez l'ouverture entre les deux. Là, dans ce cas-là, comme il y a des trottoirs pour les gens autour, ils ont mis des rails; dans l'autre cas, c'est entre les deux voies.

540 Ce passage-là, comme celui qu'on propose, est au moins à 1 000 pieds des résidences les plus proches. Ça a peut-être un facteur pour le non-vandalisme, le non-flânage, le non-ci, le non-ça. Dans notre cas, dans le cas aussi à Dorval, il n'y a pas de résidence à au moins 1 000 pieds de ce petit passage-là.

545 Quant à l'éclairage le soir, je ne sais pas si on peut voir ici, ça, le poteau qui est là, c'est le poteau sur le mur, sur le parapet, puis c'est un poteau de lumière. Ça fait que c'est très haut, c'est très, très éclairé le soir. Il n'y a pas de... Les membres du club vélo et moi personnellement, on passe là. Si je n'ai pas passé là 15 fois cette année, je n'ai pas passé là une fois.

Le tunnel Pine Beach dont on nous parle, c'est de ça que ça a l'air, le tunnel Pine

550 Beach. Regardez l'étroitesse, regardez la longueur. Ce n'est pas fait pour les vélos. Les vélos n'ont pas le droit de se promener là, sauf à côté. Quand il y a une personne et un vélo, c'est tout ce que ça prend. Une grosse partie de la longueur du tunnel a juste 6 pieds d'utilisable de largeur. Exemple de l'étroitesse du tunnel et de la longueur. Pour votre information, d'une porte à l'autre, il y a 600 pieds de long. Ça fait qu'on compare des pommes avec des oranges. Là, un bon exemple.

555 Ça fait que c'est ça. Quand on nous dit que ce qu'on suggère, le passage que je suggère, on a beaucoup d'objections, moi, j'appelle ça des objections épouvantails. J'utilise le mot que monsieur Chénier avait utilisé dans une de ses remarques. Je l'emprunte de lui. On nous donne de faux arguments. Il y a anguille sous roche. Moi, je suggère qu'on reconsulte les gens du milieu qui est Vélo Dorval et les utilisateurs dans le coin, qu'on fasse un projet qui a du bon sens.

560 Les autres points de mon mémoire, je laisse ça au BAPE. Je pense que...

LE PRÉSIDENT :

565 On en a pris connaissance.

M. ÉMILE DANSEREAU :

570 ... vous êtes plus équipés que moi pour obtenir des réponses.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Dansereau.

575 Madame Gold?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Bonsoir, monsieur Dansereau!

580 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Bonsoir!

Mme JUDY GOLD, commissaire :

585 J'ai quelques questions. D'abord, dans l'hypothèse d'un passage Fénélon, qu'en est-il de l'accès au terminus de la STM?

M. ÉMILE DANSEREAU :

590

Ça sera assez facile. La piste cyclable le long de Cardinal, on n'a pas les photos du ministère ici mais j'ai les plans avec moi. La piste cyclable le long de Cardinal, nous, on la suggère au sud, elle se fait au sud, puis elle se continue, puis là elle s'en va tout de suite au terminal de l'ATM.

595

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Oui?

600

M. ÉMILE DANSEREAU :

Puis, au sud des voies ferrées, on peut faire la même chose. On peut faire un accès le long des voies ferrées pour accéder le terminus de la STM. Aussi, il pourrait y avoir ce qu'on appelle, que moi j'appelle, accès cyclable, c'est-à-dire que tu peux y aller en vélo d'autres routes. Mais c'est deux choses bien différentes pour les utilisateurs : la piste cyclable, puis tu as un accès cyclable. Je veux dire, tu es capable d'y aller en vélo, mais c'est pas là que tu veux faire passer tout le monde. Parce que ça peut être... Ça fait qu'il peut y avoir d'autres accès cyclables autour de là.

605

610

Comme au bout de Cloverdale, il y a une possibilité de rentrer. Il y a déjà un sentier. Ça fait que ça, c'est des choses qu'on peut discuter avec Vélo Québec, Vélo Dorval et ceux qui proposent, tous ces détails-là, mais on a moult bonnes idées.

615

Mme JUDY GOLD, commissaire :

La piste cyclable sur l'axe de la rue Dorval tel que proposée par le promoteur...

M. ÉMILE DANSEREAU :

620

Oui.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

... donne accès à la zone commerciale.

625

M. ÉMILE DANSEREAU :

Oui.

630

Mme JUDY GOLD, commissaire :

D'après vous, est-ce que c'est un enjeu à considérer?

M. ÉMILE DANSEREAU :

635 Je ne penserais pas parce que à Dorval, on nous a mis une piste cyclable sur Dawson,
puis au coin de Dawson puis l'avenue Dorval, on l'a effacée parce que les commerces n'étaient
pas contents. Ça fait que l'enjeu est considérable. Les commerces, je ne pense pas que... les
gens aiment mieux passer en vélo, puis ils vont trouver un moyen d'y aller autrement que passer
640 par toute cette circulation-là. Ils vont s'en venir le long de Heron Road comme moi je le fais en
vélo. Je descends le long de Heron Road, puis je vais y aller au centre d'achats. On ne va pas
se promener sur l'avenue Dorval, c'est surtout une piste cyclable à deux sens sur un côté d'une
route, comme ça.

645 Quand on sort d'un centre d'achats, moi, je regarde à gauche. C'est une avenue. Cette
avenue-là, il y a juste des autos qui viennent à gauche. Je regarde à gauche. Puis, là, les vélos,
ils vont être juste là, puis ils vont venir de gauche puis de droite. Ça fait que là, il n'y a pas d'auto
à gauche, je pars. Oups! Il y a un vélo là, je viens de le frapper. Je ne suis pas l'expert de Vélo
Québec, mais il me semble que je me suis fait dire que c'est des choses qu'on essaie d'éviter à
650 deux sens, à cause de ça, parce que les conducteurs – je ne conduis pas juste un vélo, je
conduis une auto aussi – les conducteurs, on n'a pas tendance à regarder. Il ne vient pas d'auto
là, puis on ne regarde pas là.

Puis quand on sort des centres d'achats, des stations-service, des McDonald, tous les
fast food, tous les endroits à haute circulation, c'est là les risques d'accident. Ce n'est pas où ce
655 que les gens ne sont pas pressés. Les gens sont pressés le matin, ils vont se chercher un café,
puis ils vont au centre d'achats, puis les deux enfants dans l'auto, puis c'est pressant. C'est là
que les accidents arrivent. Ça fait que c'est la logique de ne pas aller mettre une piste cyclable là.
On peut donner des accès cyclables pour le centre d'achats, puis ils y sont déjà. Ce n'est pas un
problème. Je ne pense pas qu'ils vont enlever le commerce. Puis je ne vois pas d'où on a fait ça.

660

Parce que de toute façon, au Lakeshore, on ne l'a pas passée devant les commerces sur
Lakeshore, la piste cyclable. Ça fait que ce n'est pas... Si les gens du centre d'achats veulent
l'avoir là, on devrait aller la mettre en avant des commerces sur Lakeshore, sur le bord du lac.
665 Dans le Vieux-Dorval, la piste cyclable n'est pas sur le bord du lac, elle est sur Dawson. Ça fait
que...

Mme JUDY GOLD, commissaire :

670 Monsieur Dansereau, qu'est-ce que vous pensez d'une passerelle plutôt qu'un tunnel au
bout de Fénélon?

M. ÉMILE DANSEREAU :

675 Oui, ça m'a l'air beaucoup plus simple et beaucoup plus élégant un passage dénivelé

que d'aller mettre une passerelle, parce que la passerelle, il faudrait, pour compenser pour la hauteur qu'il faut qu'elle soit, il faudrait monter en serpentins longtemps et ça va être assez haut, cette chose-là, ça va être assez laid.

680 On en a une passerelle qu'on utilise. On dit qu'elle est à Dorval mais elle est à Pointe-Claire, à des Sources. C'est une passerelle de piétons, puis il y avait beaucoup d'espace. Puis quand on descend ça à vélo ou on monte ça... puis on n'est pas supposés, on le fait. C'est pour les piétons. Ce n'est pas fait pour les vélos. Ils ont enlevé les pancartes disant que les vélos n'ont pas le droit, mais on l'utilise à vélo. Quand on descend, ça prend des très bons freins, puis s'il pleut, faites attention. Et au bout de ça, il y a un arrêt, puis il y a une route.

685 Ça fait que les passerelles, c'est comme pour les autos. Quand on veut vous faire aller à un autre endroit, si on vous fait faire un gros... si vous pouvez passer tout droit et la dénivellation est moins forte, c'est mieux. La dénivellation pour une passerelle va être beaucoup plus forte. On va monter une grosse pente, puis on va descendre une grosse pente. Puis les gens de vélo n'ont pas des gros moteurs, c'est deux petites jambes, puis c'est des petits freins qu'il y a sur ces vélos-là.

690 Ça fait que moi, je suis préoccupé plus par les cyclistes non expérimentés, les jeunes, les gens qui n'en font pas souvent, une passerelle, moi, je pense qu'il y a plus de chance d'avoir des accidents. Tandis que là, pour accéder ça, on peut faire deux petites rampes. Si vous allez voir celui de Dollard, c'est le même genre de dénivellation. C'est rien. C'est si simple.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

700 Merci, monsieur Dansereau.

M. ÉMILE DANSEREAU :

705 Bienvenue.

LE PRÉSIDENT :

710 J'ai une autre question. Pris globalement, le projet dans son ensemble...

M. ÉMILE DANSEREAU :

Oui.

715 **LE PRÉSIDENT :**

... hormis le point précis que vous accentuez concernant le tunnel, le passage Fénélon

720 de la piste cyclable, le projet dans son ensemble, qu'en pensez-vous en termes de son impact sur la qualité de vie généralement parlant des résidants de Dorval, y compris les cyclistes? Comparativement à la situation actuelle.

M. ÉMILE DANSEREAU :

725 Oui, oui. J'ai donné un peu mes préoccupations lors de ma demande d'audience. Je pense que le BAPE en a une copie. J'ai donné d'autres préoccupations où j'ai ajouté en première audience. Je pourrais essayer de résumer. Moi, je suis pour le projet. Je ne suis pas contre, je suis pour. Pas avec la piste cyclable qu'on nous propose cependant et j'ai établi mes raisons.

LE PRÉSIDENT :

730 D'accord, j'ai compris. Si le projet est maintenu, tel que proposé avec les passages, les feux de circulation que vous avez listés, avec la boucle en haut, est-ce que ça représenterait pour vous une amélioration pour les cyclistes ou pas d'amélioration du tout?

735 **M. ÉMILE DANSEREAU :**

Une grosse amélioration pour les cyclistes, il n'y en a pas. Il n'y a pas un passage cycliste présentement à Dorval.

740 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. ÉMILE DANSEREAU :

745 Puis, je suis seul ici à la table, mais l'arrondissement Dorval a passé une résolution, lundi il y a une semaine et demie, et une lettre est supposée être envoyée de leur résolution supportant le passage Fénélon. Et copie de tout ça au ministère des Transports, à monsieur Gilbert, à monsieur je ne sais pas qui. Ça fait que j'assume que soit que... je n'ai pas rêvé ça, là. J'ai même reçu ça directement d'un représentant élu, qu'au conseil on a supporté ça. Qu'on va envoyer une lettre à messieurs Després, Gilbert, Jennings, Marcotte, Martin et Ouimet.

LE PRÉSIDENT :

755 D'accord. Donc, pour vous, le projet tel que proposé, s'il est réalisé de la même façon, serait une contribution importante, y compris pour les cyclistes, mais vous aimeriez que ça le soit davantage avec l'amélioration que vous proposez.

M. ÉMILE DANSEREAU :

760

C'est ça. Moi, je pense...

LE PRÉSIDENT :

765

D'accord. Très bien.

M. ÉMILE DANSEREAU :

770

... que la solution pour les routes, elle est là. Il s'agit de *fine tuner* pour les cyclistes, elle n'est pas là. Puis c'est évident aussi que pour les piétons, l'accès à l'ATM, ça a besoin d'être amélioré. On l'a questionné en première audience, mais ça, on peut peut-être le faire. Il faut le faire. Ça manque de détails, ça manque d'efforts ou de temps. Dans ces choses-là, c'est le temps. C'est le temps qu'on a à y mettre. J'y ai mis beaucoup de temps. C'est peut-être pour ça que j'ai trouvé des problèmes.

775

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien. Merci beaucoup, monsieur Dansereau.

780

M. ÉMILE DANSEREAU :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

785

J'invite maintenant monsieur William Brown, de l'Association des hôtels du Grand Montréal.

M. WILLIAM BROWN :

790

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

795

Bonsoir!

M. WILLIAM BROWN :

800

Je me présente. Je suis William Brown, vice-président exécutif de l'Association des hôtels du grand Montréal et je suis le porte-parole pour cette Association.

L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

805

Merci, monsieur Brown.
Madame Gold?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

810

Bonsoir, monsieur Brown!

M. WILLIAM BROWN :

815

Bonsoir!

Mme JUDY GOLD, commissaire :

820

Monsieur Brown, pensez-vous qu'un lien ferroviaire serait suffisant pour résoudre les problèmes d'accès à l'aéroport?

M. WILLIAM BROWN :

825

Un lien?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Un lien ferroviaire.

830

M. WILLIAM BROWN :

835

Ça va aider énormément parce que, en réalité, c'est la seule chose pour faire arriver les clients le plus vite possible. On ne voit pas peut-être une autoroute le faire, à moins qu'on puisse établir quelque chose *close to helicopter* ou quelque chose qui peut amener les gens, mais routier, c'est presque impossible. On a juste à voir que du centre-ville à l'aéroport, même avec tous les aménagements, vous avez la route 20, vous avez le boulevard Décarie et Trans-Canada par Côte-de-Liesse. Je peux vous dire que je demeure dans le West-Island, je connais très, très bien le trafic du centre-ville au West-Island et que c'est Décarie ou 20. Alors, si on n'a pas un service rapide, ça ne règle pas énormément le projet jusqu'à l'aéroport. Ça va faciliter les gens de sauter là-dessus. Alors, le train rapide, d'après nous, c'est la seule manière.

840

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Alors, c'est l'élément principal, selon vous, dans ce projet. Dans ce projet à l'étude.

845

M. WILLIAM BROWN :

850

Oui, exactement. Et les projets qui sont suggérés de nous mettre tous à côté de l'aéroport, que le client n'a pas à transférer, traverser le petit cercle pour arriver au chemin de fer qui est existant maintenant, tout ça doit être mis tel que c'est décrit par ADM.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

855

Monsieur Brown, est-ce que l'efficacité de la navette projetée pourrait nuire aux affaires de vos membres à Dorval en rendant fiable et efficace un lien entre le centre-ville et l'aéroport? En d'autres mots, est-ce que moins de personnes devraient coucher près de l'aéroport pour être sûr de ne pas manquer leur avion le lendemain matin?

M. WILLIAM BROWN :

860

865

Je ne pense pas parce que quand on voit les visiteurs à Montréal, si on regarde présentement, ceux qui viennent au centre-ville, viennent au centre-ville parce qu'ils ont des affaires à faire au centre-ville. Ceux qui restent sur Côte-de-Liesse, West-Island, même ceux qui montent à Laval, ça, c'est les gens qui sont ici dans la région. Alors, on a les touristes, mais les touristes vont toujours choisir où ils veulent aller. Alors, en réalité, on ne pense pas du tout.

870

Même, on avait fait une petite farce en disant que si on a un train rapide, tout le trafic qui normalement fait ça par voiture va aider tous les résidents du West-Island parce qu'ils vont être dans un train au lieu d'être pris dans la route 20 et le boulevard Décarie.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

875

Êtes-vous capable de chiffrer un volume d'affaires qui est perdu à chaque année à cause de l'accès déficient en ce moment à l'aéroport?

M. WILLIAM BROWN :

880

885

Non. C'est plutôt dans le manque de satisfaction de la part de la clientèle. Je vais vous donner un exemple. Avec Tourisme Montréal, l'Association des hôtels et Tourisme Montréal, on appelle ça Équipe Montréal, Tourisme Montréal, le Palais des Congrès, l'Association des hôtels, plus les industries privées, chaque année, on amène plusieurs personnes, on fait les *fan trips* ici à Montréal pour les gens qui viennent à Montréal pour voir qu'est-ce que Montréal a à offrir, et on est toujours gênés de ce côté-là, parce que le client vient ici pour voir tout ce que nous avons à offrir. Tout à coup, son avion part à 5 h 10 un vendredi soir. Il faut qu'on trouve quelque chose à faire dans l'après-midi, qu'il ne réalise pas d'être obligé d'être dans une voiture

vers 2 h pour arriver à l'heure. Alors, c'est difficile de dire : non, il ne vient pas. Je n'ai aucun chiffre non plus, est-ce qu'on a perdu un congrès suite à ça?

890 Mais c'est toujours la dernière impression, comme la première impression, qu'un client, même dans un hôtel ou dans un restaurant, compte. Alors, ceux qui arrivent à Montréal par avion, qui partent de Montréal par avion, et s'ils ont des problèmes de transport routier, ça va créer une petite image noire de Montréal. Quelque chose que nous, en tant que très concernés avec tout ce qui est hospitalité et tourisme, on veut éliminer.

895 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Merci.

900 **M. WILLIAM BROWN :**

Bienvenue.

LE PRÉSIDENT :

905 Dernière question, monsieur Brown. Si le projet, si on avait limité le projet à l'aménagement d'un lien ferroviaire centre-ville/aéroport seulement, sans toucher à la composante routière du projet, est-ce qu'un tel projet aurait amélioré les choses suffisamment pour vous?

910 **M. WILLIAM BROWN :**

C'est un changement, une amélioration, mais ce n'est pas complet.

LE PRÉSIDENT :

915 D'accord.

M. WILLIAM BROWN :

920 On compte beaucoup sur le fait que... on a dit le comité consultatif qui a été créé, on a puisé des membres de toutes les industries différentes, les personnes impliquées, a été créé justement pour étudier les possibilités. Depuis deux ans, deux ans et demi ils le font. Et on croit beaucoup qu'il a posé beaucoup de questions et si ça arrive à cette vision, bien sûr, nous, on supporte à 100 % et on ne voit pas la raison pour faire des changements, à moins que quelque chose arrive, qui n'était pas porté à son attention avant.

925

LE PRÉSIDENT :

Très clair. Merci, monsieur Brown.

930 **M. WILLIAM BROWN :**

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

935

J'invite maintenant maître Alain-Claude Desforges à venir s'adresser à la commission au nom de ses clients.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

940

Merci, monsieur le président! Madame la commissaire! Alors, ce soir, je suis accompagné de monsieur Porfilio qui est immédiatement à ma gauche, qui représente McDonald du Canada, madame Lepage également de McDonald du Canada, et à sa gauche, monsieur George Boulamis qui est le franchisé du McDonald. Juste derrière moi, j'ai un représentant de Pétro-Canada, monsieur Jacques Héту. Et j'excuse auprès de la commission monsieur Marcoux qui, malheureusement, a été retenu à l'extérieur et n'a pas pu assister à cette présentation, présentation qu'il aurait aimé faire.

945

Nous avons versé, vous l'avez compris, un mémoire qui a une quinzaine de pages, qui reprend les préoccupations que nous avons déjà annoncées lors des audiences. Vous comprendrez évidemment que l'objectif que l'on vise n'est pas de faire en sorte que le projet ne se réalise pas. De toute façon, on aurait choisi une très mauvaise journée pour suggérer que le projet ne se réalise pas. Alors, il faut avoir égard au contexte contemporain pour dire le moins.

950

Nos préoccupations sont autres, on les a annoncées et on les a énoncées, je pense, de façon aussi précise que possible dans notre mémoire. Je vais me permettre de reprendre à large trait ce que nous disons pour le bénéfice et du Bureau et des gens qui sont ici présents.

955

Je représente des entreprises qui sont là depuis, si on fait les chiffres ronds, une bonne quarantaine d'années et qui bénéficient donc d'une notoriété et d'un achalandage que ces années-là ont permis de constituer. C'est un actif important et ce ne sont pas là des commerces, sans être mesquin pour d'autres types de commerces, dont on peut se débarrasser d'une façon cavalière. Ce ne sont pas des commerces qui font partie d'un *blighted area* comme on dirait, ce ne sont pas des taudis ou des commerces de troisième zone qu'on pourrait raser commodément pour faire la place à du modernisme. On a des commerces là qui sont légitimes, qui sont performants et qui répondent à des besoins qui sont bien au-delà de l'environnement immédiat où ils sont situés.

960

965

Alors, donc, en termes d'historique, nous sommes là depuis fort longtemps et la sortie Fénélon est là pour nous depuis fort longtemps aussi. Et elle a permis à ces entreprises-là non seulement de se maintenir mais de croître au fil des années.

970

Nous avons évoqué diverses dates et les investissements qui ont été faits par mes clientes au fur et à mesure des années. Harland Automobiles a fait des rénovations récentes. Pétro-Canada aussi. McDonald aussi. Ce ne sont donc pas des entreprises qui se sont figées dans le temps et qui ont laissé le temps passer, sans investir de façon significative pour maintenir leur position dans le marché et aussi être à la hauteur des bannières qu'elles représentent.

975

La situation actuelle, vous la connaissez, vous avez eu le bénéfice évidemment de faire une tournée sur les lieux, et cette situation-là, je la décrirais de la façon suivante. Mes clientes ont la possibilité et besoin dans une très large mesure, on y reviendra tantôt, des accès automobiles commodés et qui permettent au plus grand nombre, pour reprendre la formule peut-être un peu éculée, de se rendre chez eux. Ce ne sont pas des commerces où on va une fois par année. Ce ne sont pas des salons funéraires. Idéalement, ce sont des endroits où on a besoin de circulation et de beaucoup de monde.

980

La configuration actuelle nous favorise et nous a favorisés pendant longtemps, et on pense qu'elle devrait nous favoriser, à une certaine hauteur en tout cas, pour les années à venir. Si on prend dans l'axe où je l'ai suggéré, la circulation provenant de l'ouest peut commodément se rendre chez nous.

985

J'indique comment on y parvient. C'est sans difficulté. On prend la voie de service, on fait le rond-point Dorval et on réemprunte vers l'ouest. Et c'est facile et c'est très convivial pour la population qui est à proximité. Parce qu'au-delà du grand axe, il y a quand même une population locale qui est desservie par ces commerces-là. Les gens de Dorval vont magasiner leurs voitures là, dans une certaine mesure évidemment, et vont chercher des mets à emporter et vont mettre de l'essence. Parce qu'ils peuvent revenir sur Fénélon et réaccéder à leur domicile ou à leur place de travail.

990

995

Alors, du côté de la circulation venant de l'est, nous avons un accès privilégié qu'on voudrait maintenir dans une mesure, évidemment, qui n'est peut-être pas tout à fait possible, mais je pense que ça importe d'en faire état parce que ça fait partie d'une source de clientèle et d'achalandage pour nous qui est actuellement importante et qui sera mise en péril de façon qui n'est pas insignifiante.

1000

La même logique prévaut pour la circulation qui vient du sud, c'est-à-dire à partir du boulevard Dorval. On l'a dit, on l'a décrit dans les documents que nous avons remis à la commission. C'est très facile pour les gens qui viennent du sud d'emprunter l'avenue Dorval et de contourner par le rond-point et s'en venir chez nous. C'est aussi une clientèle qui nous sert et que l'on dessert correctement.

1005

1010 De la même façon, et de façon peut-être encore plus pertinente par rapport à la solution
qu'on veut trouver et qu'on espère que le BAPE permettra qu'on atteigne, la circulation en
provenance de l'est sur l'autoroute 20 et, ultimement sur la voie de service, est pour nous
essentiellement une artère principale. C'est de là que l'on peut croire la plus grande partie de
notre achalandage. Et c'est particulièrement vrai pour des commerces comme le McDonald,
1015 comme le Pétro-Canada qui desservent une clientèle qui est d'abord une clientèle automobiles. Il
faut quand même admettre ça. C'est vrai aussi dans une mesure qui est peut-être un peu
différente, un peu moins évidente, pour Harland Automobiles.

1020 Alors, du côté de la provenance de circulation à compter de l'est, c'est pour nous une
véritable carotide la situation actuelle avec la sortie Fénélon qui nous favorise. J'y viendrai tantôt.

1025 À partir du nord, nous sommes également favorisés dans une certaine mesure pour le
trafic qui provient de la 520 avec des difficultés particulièrement le soir et aussi du trafic qui vient
de l'Aéroport Montréal-Trudeau. On comprendra que ce n'est pas une clientèle que nous visons
absolument, l'Aéroport Montréal-Trudeau, parce que ce n'est pas une clientèle qui peut
s'intéresser à nous, sauf de façon presque accidentelle. Mais, bon, ça, c'est la situation telle
qu'elle prévaut actuellement. Nous sommes donc au confluent de ces 4 axes-là qui permettent
une circulation ou un accès facile à nos établissements.

1030 La situation qui nous serait faite avec la configuration actuelle, nous l'avons démontré par
les divers plans qu'on a complétés et qu'on a remis au bureau, cette configuration-là pose des
difficultés nombreuses. Si on reprend dans le même ordre que je l'ai indiqué tantôt, à partir de
l'ouest, qui est une clientèle qui n'est pas insignifiante pour nous, bien au contraire, la clientèle
devra, si nous avons bien compris les plans du ministère des Transports, sortir beaucoup plus tôt
1035 de l'autoroute 20 en direction est pour emprunter une voie de service qui va l'amener au boulevard
Dorval. Jusque là, il n'y a pas une grosse différence par rapport à ce qui est vécu, si ce n'est de
sortir peut-être plus à l'ouest que la configuration actuelle le permettrait. C'est indifférent pour nos
fins.

1040 Atteignant cependant le boulevard Dorval, on doit le dépasser et, par la suite, s'engager
sur une boucle sur laquelle on reviendra tantôt, qui vient desservir le stationnement de la STM et
la station, et la gare, etc. Cette boucle-là comporte une difficulté en ce que pendant une bonne
période de temps, on allonge la distance pour atteindre nos commerces et on ajoute à la difficulté.
J'ai cru opportun de retenir l'expression de *no man's land* parce que ça va ressembler à un *no*
1045 *man's land* dans une certaine mesure. C'est une aire très ouverte où on va retrouver des
stationnements, stations d'autobus, etc., et des choses qui vont s'adresser à des populations qui
sont essentiellement en transit. Et de là finir par atteindre l'endroit où nous sommes, avec un
coefficient de difficulté, une distance qui n'est pas insignifiante.

1050 Je pense qu'on peut convenir que la boucle dont je parle serait sans doute retenue comme
étant une solution inévitable, compte tenu de ce qu'on veut y mettre, c'est-à-dire la gare

1055 et le stationnement. Je ne vois pas très bien comment on y échapperait et notre demande ne va pas jusqu'à dire : oublions cette boucle-là absolument. Mais quand je fais référence à la difficulté pour les gens de l'ouest de nous rejoindre avec cette boucle-là, c'est pour insister – je le dirai à nouveau tantôt par rapport à d'autres accès – sur une certaine *asphyxiation*, si je peux me permettre, du trafic qui autrement avait, avec beaucoup de commodité, la possibilité de se rendre chez nous.

1060 Alors, donc, les gens en direction de l'est, donc provenant de l'ouest du rond-point Dorval, auront une difficulté qui n'est pas insignifiante à nous rejoindre pour les fins que nous connaissons.

1065 Ceux qui proviennent du sud, du boulevard Dorval, eux aussi auront à faire cette même boucle-là pour aller faire réparer la voiture, en acquérir une, aller au Pétro-Canada ou aller au McDonald. Là aussi, il est probable que soit difficilement contournable cette boucle-là, parce qu'il y a des services significatifs qui doivent être rendus disponibles et accessibles pour beaucoup d'utilisateurs qui sont essentiellement en transit.

1070 De la même façon, les véhicules qui proviennent de l'est, ces véhicules-là sont divertis de notre direction beaucoup plus tôt – et j'y viendrai tantôt parce que c'est assez probant – et ne pourront pas accéder chez nous autrement qu'en se désengageant de la 20 beaucoup plus tôt et alors que nous ne sommes plus visibles, nous ne sommes pas visibles et, encore là, faire les frais de cette boucle qui est toujours avec les mêmes contraintes que j'ai indiquées plus tôt.

1075 Par rapport au nord, on l'a vu, ce n'est pas si simple par rapport au nord. Encore là, la circulation qui vient de Côte-de-Liesse revampée et qui vient aussi de l'Aéroport Montréal-Trudeau aura un choix à faire, un choix qui est difficile à faire, à vue de nez en tout cas, et qui va obliger des gens avec leur véhicule à choisir un côté ou l'autre, à un moment où il y a des risques de confusion qui ne sont pas insignifiants, à mon humble avis, pour se tasser à la droite au complet pour atteindre nos commerces.

1080 Quand on regarde la situation qui prévaut actuellement, il faut se rendre compte que l'accès à nos commerces est rendu essentiellement au compte-gouttes par rapport à toutes les difficultés auxquelles sont confrontés les automobilistes.

1085 Comme je l'ai dit d'entrée de jeu, il est peu vraisemblable que la boucle qui va permettre d'accéder au terminus de la STM et au stationnement puisse être modifiée de façon significative. On ne recherche pas ça parce qu'on n'échappe pas à cette nouvelle configuration-là. Cependant, et j'allais dire de grâce, permettez-nous quand même d'avoir un minimum d'air à respirer et un minimum d'accès possible et commode.

1090 Là où le bât blesse, et vous l'avez compris, c'est à partir du moment où la sortie Fénélon est fermée et où on fait une ségrégation extrêmement sévère des trafics qui sont susceptibles de passer devant chez nous. C'est là où est la difficulté. Cette difficulté-là, elle

1095 nous est créée par des considérations qu'on a compris être celles d'abord de sécurité du ministère
des Transports, on l'indique dans notre mémoire, considérations de sécurité qui, avec beaucoup
d'égard et sans minimiser les risques inhérents à la conduite automobile et qui feront partie de cet
effet de société, sont à notre humble avis mal compris et peut-être, pour reprendre l'expression
d'un prédécesseur, élevées ou étaient élevées au statut d'épouvantail.

1100 Nous pensons que la réalité n'est pas si grave qu'on a voulu nous faire croire pendant un
certain temps, et la réalité à laquelle, je pense, le ministère veut nous faire adhérer maintenant,
c'est une réalité qui est liée à une ségrégation des types de trafic en vue de maintenir dans des
corridors étanches des véhicules qui proviennent de diverses directions. Et c'est particulièrement
1105 vrai évidemment au sortir de la 520, comme au sortir de l'Aéroport Montréal-Trudeau, comme au
sortir aussi de la boucle dont j'ai parlé tantôt, et qui elle aussi va permettre et va obliger une
ségrégation du trafic jusqu'à au-delà de chez nous. Parce que cette ségrégation-là, il faut bien
comprendre, elle ne s'arrête pas en amont de chez nous, elle s'arrête en aval de chez nous.
Quand je dis *chez nous*, c'est les trois commerces que je représente.

1110 Ça me paraît bien périlleux que de vouloir ségréguer tous ces trafics-là d'une façon aussi
étanche, quand on connaît les conditions climatiques, les difficultés de déneigement que l'on
connaît et les risques d'incidents et d'accidents qui feraient que ces artères-là se boucheraient
sans possibilité d'en sortir. Je ne suis pas ici pour discuter des largeurs de bretelle et des choses
1115 de cette nature-là, mais à vue de nez, si vous me permettez, ça me paraît bien ambitieux de faire
les couloirs comme autant d'allées de quilles, en espérant qu'il n'y en a jamais une qui se bouche
et en s'enlevant la possibilité de débordement. Et en obligeant aussi, on l'a dit, des choix
extrêmement rapides que devront faire des automobilistes, dès la sortie de l'autoroute 520 – enfin,
ce que je considère comme la sortie de l'autoroute 520 – donc au nord de la boucle dont on a
1120 parlé.

Alors, pour nous, cette nouvelle donne-là qui est liée à la ségrégation des types de trafic
apparaît discutable au mieux et extrêmement préjudiciable à nos gens.

1125 Des exemples, on en a donné quelques-uns. Le Bureau des audiences publiques sur
l'environnement est sans doute mieux placé que nous pour en trouver d'autres, s'il voulait en
chercher, mais il existe des situations beaucoup plus graves, beaucoup plus importantes,
beaucoup plus dangereuses dans la région métropolitaine et il n'y a pas mort d'homme tous les
jours, il n'y a pas de drame tous les jours et les gens sont, pour certains, habitués et, pour les
1130 autres, sont prudents.

Alors, il y a lieu de penser que la nature humaine ne changera pas d'ici l'horizon 2016
pour cette question-là. D'autant que la configuration de ce segment-là – et je parle de celui en
provenance du nord particulièrement et aussi l'accès à partir de la 20 en direction ouest – cette
1135 configuration-là est assez large et les contraintes de vitesse étant ce qu'elles sont,
particulièrement en direction nord, on n'a pas lieu de craindre que des gens vont se hasarder à

partir de Montréal-Trudeau à des vitesses de 130 ou de 120 kilomètres/heure, alors que la configuration des voies de circulation est relativement en méandre et avec des axes qui sont assez facilement déportés vers la gauche ou vers la droite.

1140

Alors donc, notre préoccupation – enfin, c'est plus qu'une préoccupation, pour nous, c'est un objet un peu de consternation quand on regarde la proposition du promoteur – c'est de dire : nous nous voyons coupés de toute une clientèle à laquelle on peut prétendre raisonnablement, sans impératifs bêtement commerciaux, pour des fins de desservir des gens qui veulent venir chez nous et qu'on n'oblige pas à venir chez nous. Mais dans la configuration

1145

actuelle, on va nous laisser un filet de passants qui, de façon générale, sont des passants qui n'ont aucun intérêt pour nos commerces et qui n'apporteront pas de viabilité à ces commerces-là.

Alors, pour nous, les considérations de circulation ne sont pas particulièrement convaincantes, pour dire le moins, et je demeure assez charitable là-dessus, les considérations de sécurité ne semblent pas avoir fait l'objet d'une démonstration significative. Et j'ajouterais pour faire bonne mesure que j'ai été extrêmement étonné de voir qu'on faisait si peu de cas, et je parle avant les audiences auxquelles on participe, de la situation qui était faite à nos gens en trois paragraphes.

1150

1155

On signe sans sourciller leur arrêt de mort en disant : il y aura un impact très peu significatif parce qu'il y a beaucoup de voitures qui vont passer devant. Mais les voitures qui passent devant, mais dont les personnes ne peuvent pas descendre de leur voiture. Parce que les chiffres que nous avons repris ici et qu'on reprend du verbatim des documents qui ont été versés, nous montrent qu'on va se retrouver, chiffres pour chiffres, à peu près au tiers de ce qu'on a actuellement comme circulation vite comptée, mais ce tiers-là, au-delà de la mathématique, il est représenté par qui? Il est représenté par des gens qui, dans une très large proportion, ont aucun intérêt pour nos commerces, qui n'ont rien à faire de se retarder davantage au sortir de l'aéroport ou à l'accès qu'ils vont prendre de la 520. Et ils vont faire le choix, ces gens-là, d'accéder le plus rapidement possible à l'autoroute 20 en direction ouest. Et ça c'est en prenant pour acquis que l'augmentation du trafic doit se valider à la hauteur des perspectives qu'envisage le ministère des Transports.

1160

1165

Alors, la meilleure des hypothèses dans une douzaine d'années, on va se retrouver avec au mieux à peu près le tiers de la circulation qui est susceptible d'être une clientèle pour nous. Alors, la proposition, c'est dit, mais c'est dit en d'autres mots, est carrément inacceptable pour nous.

1170

J'ai fait état, parce que c'est des considérations qui doivent être prises en compte, non seulement du préjudice, parce que cette réalité-là, elle ne peut pas être niée. Il faut vraiment se mettre la tête dans le sable pour dire qu'il n'y a pas d'impact sur ces commerces-là. Les gens qui sont mieux placés d'abord pour en juger, c'est peut-être ceux qui ont ces commerces-là,

1175

comme question de fait, et ces gens-là m'indiquent et me donnent mandat de dire haut et fort que la situation pour eux serait invivable.

1180

Mais quand on regarde les aspects économiques pour le gouvernement du Québec, parce que ça aussi c'est un élément que vous devez considérer, j'imagine, à travers le reste, il y a des choix politiques qui ne sont pas les vôtres évidemment, et ce n'est pas irrespectueux, c'est une évidence, on parle d'un budget pour des travaux de 150 M\$ en espérant que cette enveloppe-là tienne la route quelques années, et nous évoquons sans être alarmiste, en étant à peu près conséquents avec ce qu'il faut prendre en compte, des déboursés qui devraient être faits pour indemniser nos gens à la hauteur de 10 M\$ - c'est un chiffre arrondi – mais on sait que les bâtiments et les terrains valent 6 M\$. J'arrondis encore ici, les chiffres sont dans le mémoire, je n'ai pas besoin de les répéter à la décimale près.

1185

1190

Ça, c'est ce que valent les terrains et les bâtiments. Ça ne comprend pas l'achalandage, ça ne comprend pas le fait de se réinstaller ailleurs, ça ne comprend pas non plus la visibilité qui est extraordinaire, admettons-le, et dont nous disposons pour chacune des bannières par rapport à une population qui passe là, même sans s'arrêter, qui revoit les bannières, et ça, ça fait partie d'une entreprise qui est mondiale, qui est Pétro-Canada – qui est pancanadien en tout cas – McDonald et General Motors. Ces emplacements-là valent quelque chose, et ce n'est pas que d'être mercantile, c'est une réalité et qui va s'imposer un jour ou l'autre au gouvernement du Québec.

1195

1200

On chiffre de façon, je pense, très conservatrice ce qu'il en coûtera au gouvernement pour faire en sorte qu'on se relocalise. Parce que la réalité, c'est que ce n'est pas viable de rester là avec une configuration comme celle qui est préconisée. On perd des achalandages très considérables. On perd la possibilité d'avoir du 24 heures sur 24 qui est probant avec un trafic qui est d'est en ouest, pour ne dire que celui-là. Alors mes gens me disent et je pense que la réalité s'impose d'elle-même : on nous offrirait ces terrains vagues aujourd'hui à cet endroit-là, qu'on ne s'y établirait pas parce qu'il n'y a plus de possibilité de desservir une clientèle en nombre suffisant pour avoir une rentabilité raisonnable par rapport à des standards qui ne sont pas ni malhonnêtes ni particulièrement mercantiles. C'est des gens d'affaires qui sont là pour faire des affaires et qui en ont parfaitement le droit.

1205

1210

Alors, il y a donc ce chiffre-là, bien sûr. Il y a les emplois que ça représente. Il ne faut pas être larmoyant, mais il ne faut pas non plus encore une fois se mettre la tête dans le sable. Les gens que nous engageons, ce sont des gens qui demeurent dans le secteur dans une large mesure. Vous savez, vous ne travaillez pas chez Pétro-Canada de nuit si vous demeurez à Pointe-aux-Trembles et que vous travaillez à Fénélon. Ça, c'est l'évidence. Vous n'êtes pas non plus vendeur automobiles à Laval si vous travaillez à Dorval. Les chances sont que vous faites partie d'une communauté élargie autour de votre endroit où vous travaillez. Et la même chose vaut pour les étudiants qui travaillent au McDonald. Ces gens-là ne viennent pas de Laval, ne viennent pas de Vaudreuil, ils ne viennent pas de Dorion. Ils viennent du secteur

1215

1220 avoisinant.

Il y a donc des pertes d'emplois là. Sans être larmoyant, c'est sûr que ces gens-là pourraient se trouver du travail ailleurs à un moment donné. La vie se charge de certaines choses. Mais quand on regarde froidement, il y a tous ces gens-là qui, à terme, parce que la décision va
1225 devoir être prise de fermer et de poursuivre le gouvernement du Québec, à terme, vont se retrouver sans emploi et sans alternative commode et pratique.

Alors, même si McDonald pouvait ouvrir ailleurs et même si Pétro-Canada pouvait ouvrir ailleurs, avec les coûts et la compensation que ça commande, est-ce qu'ils le peuvent? Il y a des
1230 rayons d'action, on l'a dit, c'est l'évidence, c'est connu, c'est notoire, à l'intérieur desquels on ne peut pas ouvrir d'autres McDonald. Il y a des McDonald qu'on a ouverts en fonction de celui qui est là. Pétro-Canada, c'est de même. Et GM c'est de même. Avec la difficulté additionnelle pour GM, on l'a indiqué, que ça prend un terrain qui est plus vaste que McDonald. Et je ne fais pas de comparaison mesquine, la réalité est celle-là, ce n'est pas le même genre d'entreprise. Alors,
1235 retrouver un terrain assez grand pour repartir cette entreprise-là, c'est extrêmement hasardeux.

Alors, nous, ce que nous disons, c'est que ces éléments-là ont été mis sur le tapis par des gens qui étaient sans doute bien intentionnés mais qui n'ont peut-être pas poussé la réflexion et la réalité aussi loin qu'elle aurait dû être poussée, et on fera face donc à un scénario où ça va
1240 coûter très cher, ça va comporter des pertes d'emploi inévitables et où les objectifs du ministère des Transports, même s'ils étaient rencontrés, sont, à mon humble avis et de l'avis de mes gens, peu conciliables avec des effets aussi pervers que ceux-là.

Quand on regarde le maintien de la sortie Fénélon dans sa configuration actuelle, il pourrait y en avoir une autre qui va permettre d'accéder à la boucle et au terminus de la STM, on
1245 n'échappera pas à ça, celle qui est prévue plus à l'est, parce que les gens vont devoir se rendre là commodément, alors on n'est pas contre celle-là, mais elle ne nous aide pas. Alors, qu'on la fasse pour d'autres bénéfiques, peut-être des gens se ramasseront chez nous en raison de cette sortie-là, mais l'objectif pour nous n'est pas de mettre la hache dans cette sortie-là, c'est de vous
1250 dire que ça ne nous aide pas.

Mais si on maintient la situation telle qu'elle est, il n'y a pas de drame là. C'est possible pour cette circulation-là, avec des axes qui vont être constitués, d'avoir la fluidité et de respecter des préoccupations de sécurité et de fluidité, compte tenu des distances qu'on a et des largeurs
1255 qu'on a. Il n'y a pas de goulot d'étranglement là qui existe actuellement et il n'y a pas lieu de penser qu'il y aura des goulots d'étranglement additionnels, parce que tout va être configuré pour tenir compte d'une plus grande fluidité du trafic. Et cette fluidité-là, le problème, il se pose en amont de chez nous, pas en aval. Écoutez, j'ai fait l'expérience aujourd'hui plus tôt. Le rond-point de Dorval, ça bloque tout autour. À Fénélon, ça se dégage déjà, dans la mesure
1260 évidemment où le trafic vers l'ouest est correct, mais ça, c'est une autre question. Mais en bout

de piste, il n'y a pas de risques qui sont associés au maintien dans sa configuration actuelle ou dans une configuration semblable de la sortie Fénélon.

1265 J'ai versé une photographie aérienne qui est assez parlante sur les distances dont
disposent les automobilistes en direction ouest sur la 20 pour se faire le raisonnement et l'idée
d'accéder à nos commerces. Cette visibilité-là et cette accessibilité-là, à notre avis, elles doivent
être maintenues. Il y a peut-être des aménagements qu'on peut trouver pour minimiser le nombre
1270 d'accès à nos terrains, peut-être avoir un accès commun ou deux accès communs : une entrée,
une sortie, qui ne donneraient que sur la voie de service parce qu'elle va continuer d'exister cette
voie de service là. Ça, c'est des choses qui sont possibles et contre lesquelles on ne se rebelle
pas. Mais j'ai tendance à vous dire, de grâce, il ne faut pas nous couper les artères fémorales et
puis la jugulaire en même temps.

1275 Laissez-nous, à partir du moment où l'accès de l'ouest, l'accès du sud et l'accès du nord,
l'accès de l'est seront problématiques plus qu'ils ne le sont maintenant, laissez-nous au moins la
possibilité de se maintenir en vie et pas juste de profiter de l'afflux additionnel de trafic, c'est juste
de ne pas s'étouffer avec l'impossibilité qu'on aura de desservir une clientèle en nombre suffisant.
Et une clientèle qu'on dessert depuis 40 ans.

1280 Alors, il y a cet aspect-là qui, à notre avis, commande un minimum de respect – et je ne
m'adresse pas à vous en vous menaçant, je parle pour le promoteur, évidemment – un minimum
de respect dans l'évaluation des impacts. Et j'étais sidéré de devoir vous dire que nous n'avons
jamais eu, mes clients, d'alternative qui leur a été proposée. On est devant un fait accompli.
1285 *Alors, devant chez vous, il y aura des murets et vous ferez avec.* Et nous, on pense que c'est
mal inspiré, c'est préjudiciable et il y a quelqu'un qui va devoir payer pour. Ce sera nos employés,
ce sera nos entreprises et ce sera aussi l'ensemble des citoyens qui devront un jour allonger des
chèques au terme de débats qui vont être stériles.

1290 Alors, si vous avez des questions sur le contenu de notre mémoire, ce sera avec plaisir.

LE PRÉSIDENT :

Merci, maître Desforges.

Madame Gold.

1295

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Monsieur Desforges, pouvez-vous nous résumer précisément ce que vous proposez, s'il
vous plaît?

1300

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

Ce que nous proposons d'abord, et c'est ce qu'il y a de plus simple à proposer, vous me

1305 direz, mais c'est peut-être dans la simplicité que les choses se font le mieux, c'est de ne pas installer des murets qui vont faire la ségrégation entre les types de trafic en provenance du nord. Nord étant 520 et l'Aéroport Trudeau. Parce que ce n'est pas efficace et parce que dans ce prolongement-là des murets, nous, nos accès deviennent extrêmement limités. Alors, ça, c'est ce qu'on propose.

1310 Il pourrait peut-être y en avoir plus au nord pour des considérations qui, pour l'instant, nous échappent, mais les choix qu'on oblige à faire à la jonction de la 520 et à la sortie de l'Aéroport Trudeau, ces choix-là, pour nous, comportent un élément d'entrecroisement et de danger – mais là-dessus, on n'est pas des spécialistes, mais il semble, en tout cas, cette apparence-là – et font en sorte que l'accès de cette circulation chez nous va être purement
1315 accidentelle ou extrêmement difficile ou va ne valoir que pour des gens qui sont très habitués au secteur, dans la meilleure des hypothèses.

Alors, ça, c'est la première chose qu'on propose de continuer, à partir de l'autoroute 20 en direction ouest, de permettre l'accès tel qu'il est ou enfin à peu près tel qu'il est à nos
1320 commerces à partir de la 20. Ça, c'est même dimension mais dit différemment, parce qu'il n'y aura pas de muret qui va séparer voie de service et 20. À notre humble avis, il ne doit pas y avoir en là, devant chez nous. Et comme j'ai dit tantôt, en amont non plus. Alors, ça, c'est la solution qu'on pense qui est gérable et qui ne comporte pas de risque immense ni d'accident, ni de bénéfice au niveau de la ségrégation des trafics.

1325 L'autre chose que nous sommes prêts à envisager mais nous n'avons pas l'expertise dont se réclame le ministère des Transports, mais on tient suffisamment à nos commerces et à notre façon de les opérer et à la clientèle qu'on dessert, c'est d'envisager avec eux, si la chose est pensable, de faire en sorte que des accès à nos commerces soient plus concentrés. C'est-à-dire
1330 qu'on ait un accès qui soit au bénéfice des trois ou deux accès au bénéfice des trois, de sorte qu'il y aura moins de possibilité de s'arrêter à 100 pieds, à 200 pieds, à 300 pieds pour accéder à l'un ou l'autre des commerces. Un peu comme on retrouve – je vous donne un exemple qui n'est peut-être pas très bon – mais ici sur Côte-de-Liesse, lorsque vous sortez à la 55e Avenue, par exemple, vous allez retrouver dans l'autre axe évidemment mais des accès qui ont un côté
1335 collectif, qui vont desservir deux ou trois établissements ou deux ou trois commerces.

On est prêts à envisager, on n'a pas ce qu'il faut pour l'envisager et on ne connaît pas
1340 quelles seraient les normes que le ministère pourrait nous avancer, d'autant que les normes dont on a parlé, on ne les a toujours pas vues, c'est une possibilité. On est prêts à mettre du terrain sur la table entre guillemets. Et si la chose est pensable. Mais c'est pas juste par sens du sacrifice. C'est que si les préoccupations du ministère sont à ce point légitimes sur le danger, malgré que la réalité n'est pas au rendez-vous là-dessus, bien, on va pouvoir regarder cette solution-là. Je ne sais pas si je réponds à votre question?

1345 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Je veux juste bien comprendre. Vous suggérez que soit enlevée la bande séparatrice dans les voies qui proviennent du nord de cette zone d'étude ainsi que la bande séparatrice entre la voie de service et l'autoroute 20 ouest. Est-ce que j'ai bien compris?

1350

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

Non, je me suis mal exprimé, mais dans le sens suivant. C'est qu'il y a une bande séparatrice actuellement...

1355

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Oui.

1360

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

... quand on regarde la photographie 1-A qui borde la sortie Fénélon et qui va jusqu'au-delà du viaduc Fénélon. Et qui distingue donc la voie de service de l'autoroute 20. Est-ce que je suis clair là-dessus?

1365

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Oui.

1370

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

Nous n'avons pas d'objection à ce que cette bande-là soit maintenue. Ce qu'on ne veut pas cependant, c'est qu'on retrouve – et ce n'est pas toujours facile avec les plans qui nous ont été versés, il n'y a pas de reproche là-dessus, mais les échelles sont un petit peu petites – on ne veut pas avoir deux autres bandes qui passent entre cette configuration-là et chez nous. Parce que à en croire le ministère des Transports, si on regarde la photo 1-A, il y aura – et là, vous m'excuserez, ce n'est pas à l'échelle, je le montre – il y aura minimalement deux voies ici qui vont être séparées par un terre-plein ou par une bande de béton qui va partir de la jonction, entre guillemets, de la 520 et de Trudeau.

1375

1380

Alors, cette bande de béton là descend du nord et va se continuer, si j'ai bien compris et si j'ai bien vu les plans, tout du long ici pour permettre une ségrégation des trafics, et ça va se confondre à un moment donné, et les gens vont pouvoir aller à gauche et à droite, mais c'est bien au-delà de chez nous, ça, que ça va se produire.

1385

Alors, nous, ce qu'on ne veut pas, c'est une bande de béton qui fasse 1, 5 kilomètre du

nord au sud et qui va faire en sorte que dès que vous êtes à gauche, vous allez mourir à gauche et vous allez vous rendre à Ottawa à gauche, si je peux me permettre, parce que vous ne pourrez pas changer de voie. Alors, c'est ce qu'on indique.

1390

Et de la même façon, mais là c'est moins probant, les gens qui vont avoir fait la boucle autour du terminus STM, etc. , eux aussi ils vont être dans une situation de ségrégation. Ça, ça nous dérange un peu moins à la limite, parce que, bon, c'est peut-être gérable, c'est du trafic extrêmement local ce bout-là, et ça, je peux comprendre. Mais, à un moment donné, il va falloir que ces gens-là retombent dans ce qu'on pourrait appeler en anglais *main stream* si je peux me permettre. Alors, c'est là notre préoccupation et notre suggestion. J'espère avoir répondu.

1395

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Oui. Dans cette recommandation, où serait l'accès à l'autoroute 20 ouest pour les automobilistes en provenance de la 520 et des voies du secteur au nord de l'échangeur?

1400

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

Bien, il serait dans cet axe-ci. Si on regarde la situation actuelle, on ne va pas changer les axes, on n'y échappe pas.

1405

Mme JUDY GOLD, commissaire :

J'ai une carte ici.

1410

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

Il serait dans le rond-point, m'indique-t-on, mais la réalité ne s'arrête pas là. Il serait dans le rond-point, évidemment, mais nous, ce qu'on pense, c'est qu'il pourrait – et là, c'est à charge de faire d'autres dessins parce que ce n'est pas notre truc, ça, les dessins, on laisse ça à d'autres – il pourrait venir se fondre avec l'espace qui est ici à la sortie Fénélon, dans ce segment-là. Les gens pourraient venir se fondre là. Et le terre-plein ou la bordure pourrait reprendre plus loin. En fait, on va jouer avec la bordure comme un vecteur, si vous permettez.

1415

1420

Mme JUDY GOLD, commissaire :

D'accord. Merci. J'ai une autre question d'un autre ordre.

1425

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

Oui.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1430 J'aimerais avoir des clarifications sur la nature des contacts entre le promoteur et vos clients avant ces audiences. Est-ce qu'il y a eu des pourparlers entre vos clients et les promoteurs? Et est-ce que la fermeture de Fénélon a-t-elle fait l'objet de vos discussions?

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1435 Oui. Écoutez, moi, ce que je sais, je n'étais pas là du long, comme question de fait, monsieur Marcoux a été là tout du long et monsieur Chaput du Pétro-Canada a été là tout le long aussi, on a su assez tôt – et vous me corrigerez, monsieur Chaput, vous êtes derrière moi – que la sortie Fénélon devait être fermée. Ça, ça a été annoncé assez tôt. Mais ce que je comprends
1440 et on me corrigera, on n'a pas suggéré d'alternative. On a fait des rencontres, mais en bout de piste, on n'a jamais dit : *On va regarder d'autres possibilités*, même si on a fait état ici d'hypothèses et de familles d'hypothèses – je pense que c'est l'expression qu'on avait choisie lors de la dernière audience – ça, ça n'a jamais été communiqué à mes gens.

1445 Et non plus ne leur a-t-on dit : *Écoutez, vous êtes dans une situation où vous serez enclavés économiquement* – je pense que ça tombe sous le sens – *et on engagera des procédures d'expropriation et de relocalisation*. La chose aurait été possible, elle aurait été courtoise, peut-être pas d'avance mais au moins courtoise, mais il faut croire que les gens du ministère n'avaient pas ce mandat-là et je pense qu'ils font avec ce mandat-là. Ils étaient à
1450 l'intérieur de ce qu'ils pouvaient faire. Et résultat net, mes gens se sont prêtés de bonne grâce à ces rencontres-là mais pour n'en tirer aucun bénéfice véritable et aucun éclairage additionnel que la sortie Fénélon, comme vous la connaissez, ce sera terminé. Et ce qu'on vous suggère, c'est celle qu'on va retrouver sensiblement plus à l'est et qui va accéder à la boucle dont j'ai parlé. Ça, ça a été la fin de l'histoire. Le début et la fin de l'histoire, en fait. 800 mètres plus à l'est,
1455 pardonnez-moi.

LE PRÉSIDENT :

1460 800 mètres, oui. Donc, la proposition que vous nous faites part n'a pas été formellement discutée avec le ministère des Transports. Donc, vous ne connaissez pas leur réaction par rapport à votre idée que vous venez d'expliquer de faire disparaître les séparations, les deux séparations, etc.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1465 Écoutez, on ne la connaît pas et puis je vais vous dire franchement, à voir ce qu'on en disait l'autre jour – je dis ça avec beaucoup d'égard – je n'ai pas senti d'ouverture de leur côté par rapport à ça. On s'est drapé dans les questions de sécurité et de fluidité de trafic. Nous, ce qu'on nous a dit là, ça tient en deux phrases. C'est : *Écoutez, Fénélon sera fermée, on va la*

1470 *déplacer à 800 mètres à l'est et on vous mettra des panneaux – comme on met pour les cabanes à sucre – pour indiquer où vous êtes. Bon, un coup qu'on a dit ça, on a tout dit.*

LE PRÉSIDENT :

1475 Ils n'ont pas dit comme les cabanes à sucre.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1480 Non, ça, c'est moi. Mais quand même. Vous voyez un peu le genre là, alors qu'on a une visibilité qui est un petit peu dur à battre et à laquelle on tient légitimement.

LE PRÉSIDENT :

1485 Et s'ils vous disent que la proposition que vous faites est complètement contre normes A, B, C, D du Québec ou du Canada ou de l'OCDE par rapport à l'exposition de trois ou quatre commerces immédiatement devant une autoroute à six voies, que ça ne se fait pas tout simplement, ça serait quoi votre réaction?

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1490 Bien, la réaction va être négative, on aura compris. Et la réaction va être fort simple. Vous nous mettez dans une situation d'asphyxie et il va falloir payer pour. Et ce n'est pas une menace, c'est un constat.

1495 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1500 On ne va pas fermer et se rendre intéressant du même coup.

M. JOHN PORFILIO :

1505 Je suis John Porfilio.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1510 De chez McDonald.

M. JOHN PORFILIO :

1515 Je voulais juste ajouter qu'on ne nous a pas non plus donné les fameuses normes qui délimitent la distance à partir de la sortie jusqu'à l'accès aux commerces. Et on a voulu en discuter mais on n'a pas eu cette opportunité-là.

LE PRÉSIDENT :

1520 D'accord. Vous savez, maître Desforges, que le ministère des Transports exproprie le strict minimum requis pour la réalisation des projets réputés dans l'intérêt public, sans plus.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1525 Ça m'a échappé.

LE PRÉSIDENT :

1530 Le ministère des Transports, on présume, n'exproprie que le minimum strictement requis pour la réalisation d'un projet quelconque.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1535 Quelle est ma réaction par rapport à ça?

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire que, évidemment, ils ont jugé pas pertinent d'exproprier les trois commerces.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1540 Oui, oui, ça ne m'échappe pas.

LE PRÉSIDENT :

1545 Voilà. Et comme le projet est réputé d'intérêt public, souvent il y a beaucoup de démarches et des projets d'intérêt public dont la réalisation finit par léser des tierces parties à la manière de : *ainsi va la vie*. Vous connaissez les pratiques juridiques et les recours disponibles aux citoyens de ce pays. Dans des cas comme ça, les dommages que les trois commerces subissent, est-ce qu'ils sont compensables, effectivement? Avez-vous ce dont vous avez besoin
1550 pour faire prévaloir vos droits devant les tribunaux ou devant d'autres instances?

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1555 Je suis un peu ambivalent sur la réponse que je vais vous donner pour deux raisons. La première, c'est qu'il est certain qu'il incombe à chaque citoyen d'assumer un coût social par rapport à des travaux d'intérêt public. Je sais ce que vous dites et je pense que ça, c'est un principe qui est très largement répandu et c'est le coût de vivre en société.

1560 Vous avez des travaux devant chez vous, on refait les trottoirs. Vous salissez la maison, vous endommagez des choses, il faut faire avec parce que c'est pour le bien public. Ça, ce principe-là ne souffre pas de difficulté.

1565 Mais il y a un autre principe aussi qui est très probant ici, c'est que vous n'avez pas à vous voir spolié de votre bien au bénéfice de l'ensemble de la communauté.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1570 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

1575 Alors, ce principe-là, il est aussi fondamental et aussi connu. Vous n'avez pas à faire vous-même le prix de ce qui bénéficie aux autres. Notre prétention ici – et j'espère qu'on aura pas à la réitérer ailleurs et autrement – c'est de dire les impératifs que fait valoir le ministère des Transports, le bien public dont il se réclame, l'intérêt public du projet – l'intérêt public du projet, on en est, ce n'est pas un élément ça dans notre esprit – certes, prenons-le pour acquis. Sauf que par rapport aux gens que je représente et qui sont ici ce soir pour partie toujours bien, et ils seraient ici au complet si c'était possible, pour eux, c'est un arrêt de mort en termes commerciaux. Alors, c'est sûr que le ministère des Transports n'exproprie jamais au-delà de ce qu'il a besoin. On ne cherche pas des difficultés dans la vie pour le plaisir.

1580 Mais, nous, dans ce contexte-là, s'il n'y a pas d'aménagement comme on pense qu'il devrait en avoir un, et comme on pense que le ministère des Transports pourrait faire l'effort d'en imaginer un qui soit satisfaisant, on n'aura pas d'autre choix que d'engager – et ce n'est pas une menace, c'est un constat et c'est vrai pour n'importe qui dans les mêmes circonstances – d'engager des procédures et de faire valoir que nous sommes spoliés. Parce que dans cette industrie-là, que ce soit dans la restauration, les pétrolières ou la vente d'automobiles, bien, on ne peut pas vivre sans achalandage et il y a des limites minimales en deçà desquelles nos terrains n'ont plus d'intérêt.

1590

LE PRÉSIDENT :

Et vous estimez les pertes de fréquentation autour de...

1595 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Bien, j'estimais les pertes à une dizaine de millions \$ vite compté.

1600 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1605 Parce que ces terrains-là, vous savez, s'ils ne sont plus bons pour nous, pour des fins d'opérations commerciales, à moins d'en faire des parcs, on ne convaincra pas d'autres gens de s'installer là pour y faire commerce. Si on ferme, on a des raisons ultimement. Et ces raisons-là vont s'opposer à n'importe qui. Alors, ces terrains-là, leur valeur économique devient nulle. Les investissements qu'on y a faits, la relocalisation et la perte d'achalandage et de visibilité, bon, j'ai
1610 tout énuméré. Et nous, on dit de façon raisonnable et ce n'est pas pour négocier, entendons-nous bien là – c'est à titre indicatif – ça va chiffrer autour de 10 M\$.

LE PRÉSIDENT :

1615 Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

J'ai une question. Je pousse cette question un peu plus loin.

1620

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

Oui, je vous en prie.

1625 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Comment évaluez-vous vos chances d'un règlement convenable pour vos clients, si vous portez votre cause devant les tribunaux?

1630 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Ça, c'est généralement les clients qui posent ces questions-là et, généralement, on leur charge quelque chose pour donner la réponse. Écoutez, je peux toujours vous dire que je les estime très bonnes, parce qu'autrement on perdrait un peu notre temps. Nous ne sommes pas ici
1635 – et je ne dis pas ça pour rebiffer quoi que ce soit – on n'est pas ici pour vous dire : *Ça nous prend 10 M\$*. On est ici pour vous dire : *Ça nous prend une sortie*. Si on n'a pas la sortie, bien, on fera une deuxième étape.

1640 Et nous, on pense qu'un tribunal serait assez réceptif, compte tenu des budgets
immenses qui seront consacrés à ces travaux-là et du bénéfice pour l'ensemble d'une population
et l'impact économique de ces travaux-là, pour se rendre compte qu'il n'appartenait pas à mes
trois clientes d'assumer des coûts à cette hauteur-là. Et je comprends que rendus là, on va déjà
avoir subi les contrecoups auxquels il faut faire face comme tous les autres des travaux qui vont
1645 faire en sorte que nos gens vont avoir des difficultés à maintenir leurs commerces en opération à
même hauteur. On aura déjà payé pour les travaux en termes d'achalandage rendu difficile par
l'exécution des travaux.

Alors, pour répondre à votre question de façon très franche, on estime nos possibilités
très bonnes, mais ce n'est pas ce qu'on cherche.

1650

LE PRÉSIDENT :

Dernière question, maître Desforges. Est-ce que j'ai déjà compris, pendant la
présentation que vous avez faite, que vous avez dit que si dans la situation proposée, une fois le
1655 projet réalisé tel que proposé, les trois sites en question, s'il avait été proposé aux trois
compagnies respectives, compagnies mères, je dirais, Pétro-Canada, McDonald et General
Motors, ça ne serait pas accepté comme site approprié pour une franchise, selon les normes de
ces trois compagnies. C'est ça que vous avez dit?

1660 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

C'est ce que mes gens m'indiquent et c'est ce que j'ai dit.

LE PRÉSIDENT :

1665

D'accord.

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

1670 Parce qu'il y a des volumes d'affaires qui sont minimaux et...

LE PRÉSIDENT :

Ça ne correspondrait pas à leurs critères, finalement, de viabilité commerciale.

1675

M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :

Ça ne correspond pas à leurs critères. Écoutez, Pétro-Canada vend 5 millions de litres
par année. En bas de ça, ça ne serait pas intéressant probablement pour eux. Et c'est vrai pour
1680 tout le monde.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien. Merci beaucoup. Merci beaucoup, maître Desforges.

1685 **M. ALAIN-CLAUDE DESFORGES :**

Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

1690

J'inviterais maintenant monsieur Marc-André Varin du Palais des Congrès de Montréal de venir prendre la parole.

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

1695

Monsieur le président, madame la commissaire, bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

1700

Bonsoir, monsieur Varin!

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

1705

Je serai bref. Merci de m'accueillir. Mon nom est Marc-André Varin. Je suis directeur des ventes et du marketing au Palais des Congrès de Montréal et je suis ici au nom de mon président-directeur général Paul St-Jean qui, malheureusement, ne pouvait pas être présent.

1710

Je serai bref dans un premier temps en vous affirmant d'emblée que nous supportons le projet de réaménagement. Nous supportons également – si vous désirez me poser la question – d'une desserte ferroviaire éventuelle. Je pense que c'est un complément important essentiel. Et je vous dirais comme grands arguments dans les grandes lignes, sans reprendre tous les détails du mémoire qui a été déposé, quelques grands arguments avec peut-être un petit complément d'information à la fin également.

1715

L'an dernier, dans notre dernière année fiscale qui s'est terminée le 31 mars, le Palais des Congrès de Montréal a généré 200 M\$ grosso modo, 200 M\$ de retombées économiques directes par ses activités, par les congressistes et par les visiteurs qui viennent au Palais. Et ça, ça comprend exclusivement des activités qui ne sont pas des activités locales, de nature locale.

1720

Et ce chiffre-là de 200 M\$ ne comprend pas naturellement les autres retombées qui sont difficiles à quantifier, soit la notoriété de Montréal sur l'échiquier international des grandes

1725 réunions, des grandes conférences, les retombées économiques et le savoir pour Montréal également, et également peut-être les affaires conclues dans le contexte de certains congrès ou certaines expositions commerciales, des retombées économiques des contrats signés qui peuvent être intéressants également pour notre grande communauté.

1730 C'est une industrie donc importante qu'on ne peut permettre de négliger. Et comme l'a mentionné mon collègue Bill Brown, William Brown un petit peu plus tôt, c'est un travail d'équipe. C'est une chaîne, c'est un travail d'équipe où plusieurs intervenants de la grande région de Montréal, que ce soit les aéroports, les hôtels, les attraits touristiques, le Palais des Congrès, les différents services supports et également Tourisme Montréal, nous faisons tous partie de ce qui a été mentionné tout à l'heure, Équipe Montréal.

1735 L'expérience montréalaise des touristes d'affaires débute à l'Aéroport Montréal-Trudeau et, pour la plupart, se termine également à l'Aéroport Trudeau. C'est donc dans les premières impressions et dans les dernières impressions des visiteurs, des délégués, des organisateurs de grands événements et, à ce titre-là, c'est un moment, ce sont des moments cruciaux dans le processus décisionnel de ces gens-là.

1740 Les décisions d'amener à Montréal un grand congrès, une grande réunion, une exposition commerciale sont basées toujours sur des impressions, mais également de plus en plus sur des facteurs un petit peu plus concrets, sur des évaluations d'affaires qui sont faites. Notre industrie est de plus en plus compétitive et il y a des facteurs importants qui rentrent en ligne de compte.

1745 Les facteurs importants qui sont considérés sont : les coûts des événements; les coûts aux délégués par rapport à la qualité de l'offre que nous pouvons offrir à Montréal; la qualité des installations, que ce soit les hôtels, que ce soit l'aéroport, que ce soit le Palais des Congrès et les attraits touristiques; l'accès aérien et l'accès routier également sont des facteurs importants dans la prise de décision; et plus récemment, les formalités douanières pour les personnes et pour les biens; et, également, la sécurité de la destination et des installations qui sont proposées dans l'offre touristique. Voilà les grands paramètres sur lesquels nous sommes évalués.

1755 Une arrivée ou un départ pénible à l'Aéroport Montréal-Trudeau peut faire la différence entre décrocher un contrat d'une grande réunion ou le perdre par une équipe d'inspection qui vient à Montréal dans le cadre de soit une tournée de familiarisation ou ce qu'on appelle une visite d'inspection. Ce sont des petits éléments dans le processus décisionnel qui sont importants.

1760 Ça peut également faire la différence pour des délégués qui sont venus à Montréal pour un grand congrès, une réunion, de revenir possiblement à Montréal avec leur famille un petit peu plus tard dans le cadre d'une visite touristique de vacances, par exemple.

1765 Les grandes destinations de congrès, celles qui performent bien à travers le monde ont des centres de congrès de qualité, des hôtels, des attraits touristiques et également des aéroports performants et efficaces. On le sait, ça a déjà été mentionné.

1770 Les grandes destinations internationales offrent également du transit ferroviaire entre le centre-ville et les aéroports. Cela aussi a été mentionné. Prendre un exemple, Chicago, qui est le plus grand centre de congrès en Amérique du Nord, le plus grand centre de congrès public, détenu par des entités publiques, et bien, naturellement, c'est l'aéroport O'Hare, et l'aéroport O'Hare de Chicago a une desserte ferroviaire que je prends occasionnellement, qui fait partie du réseau de transit urbain.

1775 Au Canada, un petit peu plus près de nous, nous surveillons de près Vancouver, ce qui se passe à Vancouver. Vancouver est présentement la troisième ville de destination de congrès au Canada, après Toronto et Montréal, mais Vancouver, très bientôt, grâce à la venue des Jeux Olympiques de 2010, sera dotée d'une installation de première gamme avec un agrandissement majeur. Ils font en fait tripler leur surface. Ils vont devenir le deuxième plus grand centre. Et également vous le savez, j'en suis sûr, la question d'une desserte ferroviaire, un lien Richmond Airport Vancouver Rapid Transit qui est en considération et qui va relier l'aéroport de Vancouver au centre-ville et, je pense, tout près du centre des congrès Donc, également, ça va devenir un compétiteur très important, nous le savons déjà.

1785 L'Aéroport Trudeau et l'échangeur Dorval sont des maillons importants dans la chaîne et c'est pourquoi nous supportons le projet de réaménagement de l'échangeur Dorval et également de la venue éventuelle d'une navette ferroviaire et ce, afin de mettre toutes les chances de notre côté. La business est difficile. Elle est très compétitive et de plus en plus difficile et de plus en plus compétitive. Et, de cette façon, nous pourrions aussi confirmer l'importance de Montréal sur le circuit international des grandes conférences. Voilà. Merci.

1790

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Varin.

Madame Gold.

1795

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Bonsoir!

1800

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

Bonsoir!

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1805

L'accès routier est identifié dans votre mémoire comme un élément de choix d'une destination. Est-ce que le temps de parcours de votre clientèle vers le centre-ville serait amélioré par la réfection de l'échangeur?

1810

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

Définitivement, oui. On pense que le temps sera écourté aux périodes de pointe qui sont identifiées et qui correspondent très souvent aux périodes de pointe qui sont utilisées par les utilisateurs, par les voyageurs à l'Aéroport Trudeau.

1815

Mme JUDY GOLD, commissaire :

L'impact positif serait substantiel étant donné qu'il y a d'autres points de congestion ailleurs dans le parcours.

1820

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

Absolument, nous le croyons, oui.

1825

Mme JUDY GOLD, commissaire :

D'accord. Merci. Vous soulignez l'importance d'avoir une porte d'entrée et de sortie mémorable et à l'image de notre ville.

1830

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

Également, oui.

1835

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Oui. À votre avis, est-ce que la qualité du design et l'aspect esthétique de l'entrée de la ville a un rôle à jouer pour rendre l'expérience du transit agréable pour votre clientèle?

1840

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

Absolument. Nous pensons qu'il faut aller au-delà de la fonctionnalité, elle est essentielle, mais également l'aspect visuel, la convivialité des lieux font pour beaucoup également dans cette dernière impression mémorable, dans cette première et cette dernière impressions mémorables du voyageur qui transite par l'aéroport.

1845

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Merci.

1850 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Varin, la desserte ferroviaire, le lien ferroviaire proposé, on s'entend qu'il s'agit de l'emprise qui fait partie de ce projet, le lien ferroviaire lui-même fera l'objet d'une autre discussion ultérieure, mais si le lien ferroviaire se réalise, ça déplacerait quel mode de transport de l'aéroport jusqu'au centre-ville, par exemple, pour les clients qui fréquentent votre centre? Ça serait un déplacement des usagers du taxi, des usagers de l'autocar centre-ville/aéroport ou de la voiture privée? Avez-vous une idée?

1860 **M. MARC-ANDRÉ VARIN :**

Difficile à dire, difficile à évaluer. Je pense que quelqu'un qui prend une location de voiture...

1865 **LE PRÉSIDENT :**

Ou la voiture louée justement, oui.

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

1870 ... à l'aéroport la prend probablement parce qu'elle a besoin de ce véhicule pour se déplacer en ville ou en périphérie pour aller visiter des clients ou certains sites. Alors, je pense que l'impact, l'effet se ferait plutôt sentir sur la navette d'autobus et également sur les taxis.

LE PRÉSIDENT :

1875 Sur les taxis.

M. MARC-ANDRÉ VARIN :

1880 C'est mon opinion.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien. Merci beaucoup, monsieur Varin.

1885 **M. MARC-ANDRÉ VARIN :**

Bienvenue!

1890 **LE PRÉSIDENT :**

J'invite, avant notre pause, monsieur Raymond Lauzon à venir s'adresser à la commission.

1895 **M. RAYMOND LAUZON :**

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, madame la commissaire.

1900 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Lauzon. On vous écoute.

M. RAYMOND LAUZON :

1905 Mon intervention est à titre de citoyen qui demeure sur le côté sud de Dorval. Et puis l'intervention vient surtout des citoyens qui auraient de la misère à entrer sur la 220 à cause de la fermeture de l'accès à Fénélon, du côté ouest-est, qui sera fermé. Et puis les citoyens du côté sud n'auront d'accès qu'en passant par l'intersection de la rue Dorval.

1910 Donc, on enlève l'accès qui était un peu à l'ouest de Fénélon, ce qui fera que Dorval n'aura qu'un seul accès à la 220 qui sera de l'autre côté des feux de circulation de la rue Dorval. Donc, Dorval, à ce moment-là, n'aurait qu'un seul accès à la 220, qui serait définitivement le côté complètement est de Dorval, qui va causer un impact de trafic à l'intersection de Dorval comme tel, aux feux de circulation.

1915 **LE PRÉSIDENT :**

Vous me permettez une question? Cet effet que vous décrivez, ce serait l'effet permanent si le projet est réalisé.

1920 **M. RAYMOND LAUZON :**

Oui, si on ferme l'accès à la 20, qui est actuellement du côté ouest de la rue Fénélon.

1925 Si vous remarquez, sur le diagramme, ça va être maintenant la sortie pour monter directement du côté nord. Donc, ça va être la sortie de la 20, qui va aller du côté nord, qui va aller à la 520, qui va remplacer l'accès qui est aujourd'hui l'accès du trafic local vers la 20 pour Montréal. Donc, ça va créer une congestion additionnelle au coin de la rue Dorval, qui va être par là tout le trafic qui actuellement montait, prenait la 20 vers Montréal, qui maintenant devra passer par le centre Dorval comme tel.

1930

LE PRÉSIDENT :

Je vais me permettre de vous poser une question, monsieur Lauzon.

1935

M. RAYMOND LAUZON :

Oui.

1940

LE PRÉSIDENT :

On a eu très peu de présence de la part des riverains, des résidants de la zone d'insertion du projet lors de la première partie d'audience, quand il était le moment de venir poser des questions au ministère des Transports, etc. En fait, à ma connaissance, il n'y en avait pas, à part évidemment de présentations concernant la piste cyclable, la qualité de l'aménagement pour les cyclistes, etc.

1945

Pourquoi vous n'êtes pas venu, en fait, lors de la première partie?

1950

M. RAYMOND LAUZON :

J'ai démontré de l'intérêt récemment de venir.... je suis venu à la première représentation et puis ce soir-là, je ne me sentais pas prêt.

1955

LE PRÉSIDENT :

Ah! d'accord. Non, mais je...

1960

M. RAYMOND LAUZON :

Donc, la raison pour laquelle je ne suis pas allé à la première présentation, c'est tout simplement... j'étais présent, mais je n'ai pas fait de représentation.

1965

LE PRÉSIDENT :

D'accord. La préoccupation que vous portez à l'attention de la commission ce soir, est-ce qu'elle est largement partagée par des résidants et des citoyens du secteur?

1970

M. RAYMOND LAUZON :

Oui. La remarque me vient de citoyens et non strictement de moi.

LE PRÉSIDENT :

1975 D'accord, très bien. Et avez-vous pensé à une solution de rechange, une modification possible que le projet pourrait inclure, qui pourrait soulager ce problème?

M. RAYMOND LAUZON :

1980 Je ne suis pas un ingénieur de nature et puis je ne suis pas un planificateur de route non plus. Donc, je pense qu'il y a des gens qui sont mieux placés que moi pour faire cette évaluation-là et puis voir ce serait quoi la possibilité. Je ne sais pas quel compte de trafic on a fait pour savoir quel trafic on aura maintenant au coin de Dorval comme tel, avec toute la provenance du trafic qui vient de l'ouest vers l'est. Donc, je ne sais pas.

1985

LE PRÉSIDENT :

D'accord, très bien. La commission tiendra compte certainement de cette préoccupation, monsieur Lauzon, et on vous remercie de votre présence.

1990

M. RAYMOND LAUZON :

Merci bien.

1995

LE PRÉSIDENT :

Merci.

M. RAYMOND LAUZON :

2000

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2005 On prendra une pause de dix minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

2010

LE PRÉSIDENT :

J'invite maintenant monsieur Marc Jolicoeur de Vélo Québec à venir faire sa présentation.

2015 **M. MARC JOLICOEUR :**

Alors, bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, madame la commissaire.

2020 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Jolicoeur. On vous écoute.

2025 **M. MARC JOLICOEUR :**

Alors, ça nous fait plaisir d'être ici ce soir pour présenter, disons, notre mémoire. C'est le mémoire de Vélo Québec.

2030 Vélo Québec est un organisme qui existe depuis 38 ans, qui se spécialise dans le vélo, mais également de plus en plus dans des aspects piétons. On est partenaires du ministère des Transports dans le développement d'un projet qui s'appelle la Route verte, depuis une dizaine d'années.

2035 Et on a développé également une expertise technique en aménagement des voies cyclables, entre autres avec un Guide technique qui a été publié pour la première fois en 90, réédité il y a deux ans, une réédition complète. On donne également des formations sur les aménagements cyclables, la conception.

2040 Et comme je disais, on fait des choses par rapport aux piétons aussi, de plus en plus; par exemple, un projet qui s'appelle *Aller à l'école à vélo et à pied*, qu'on vient de lancer la semaine dernière, que vous avez peut-être vu dans les journaux et à la télé.

Je vais être assez bref. Disons que je vais commencer mon intervention par une anecdote.

2045 Il y a quelques années, j'allais chercher ma femme à l'aéroport et, comme j'avais affaire au centre-ville, je me suis dit: «Tiens, je vais prendre le train de banlieue et débarquer à Dorval et me rendre de là à l'aéroport à pied.» J'avais un peu de temps devant moi.

2050 C'était assez naïf parce que, en débarquant de la gare, je me suis rendu compte que je n'avais aucune espèce d'idée comment me rendre à l'aérogare, que je voyais très bien dans mon champ de vision, mais qu'il n'y avait aucune indication précise. Je ne savais pas s'il y aurait des trottoirs tout le long. Je savais que le cheminement par l'accès pour les taxis et les voitures, qui vont vers l'aérogare, n'est pas particulièrement plaisant à pied. Et donc, j'ai dit: «Je vais prendre l'autobus» qui passait seulement aux demi-heures et qui venait de passer, et j'ai finalement pris un
2055 taxi pour me rendre à l'aérogare, pour faire une distance de moins de 1 kilomètre, ce qui est un peu cocasse.

2060 Tout ça pour indiquer que, à notre avis, ce serait important de s'assurer que les
aménagements piétons et cyclables soient adéquats en direction de l'aérogare et entre les
différents équipements de ce secteur-là. Parce qu'il faut bien voir qu'il y a plusieurs équipements
auxquels on peut vouloir accéder à pied ou à vélo, que ce soit le terminus de la STM, la gare de
l'AMT, la gare de VIA et l'aérogare elle-même, de même que tous les édifices commerciaux,
industriels, etc. qui existent dans le secteur. Et c'est vrai autant pour des gens qui se déplacent
2065 vers, disons qui utilisent les moyens de transport autres, les trains de banlieue, les trains de VIA,
etc., que ça peut l'être pour les travailleurs qui travaillent à l'aérogare ou dans les édifices du
secteur.

2070 Ceci étant dit, notre mémoire aussi prend acte du fait que, bon, on est à des audiences
publiques sur l'environnement et que chacun des membres qui forment le promoteur, en fait
l'équipe du promoteur, a des principes, a adhéré de différentes façons à des principes
environnementaux.

2075 D'une part, le gouvernement du Canada a adhéré au Protocole de Kyoto sur la réduction
des émissions de gaz à effet de serre.

La Ville de Montréal, dans son Plan d'urbanisme, reconnaît le vélo comme un mode de
transport à part entière et la marche aussi, d'ailleurs, et encourage les déplacements à pied, à
vélo en lien avec une approche sensible aux exigences d'un environnement sain.

2080 Même chose au niveau du Plan de transport de la Ville de Montréal qui recommande des
choses dans ce sens-là.

2085 Le ministère des Transports, quant à lui, il a une politique vélo depuis déjà 10 ans,
depuis 1995.

Et enfin, Aéroports de Montréal a également une politique environnementale qui
considère comme faisant partie de sa responsabilité d'entreprise d'intégrer pleinement les
considérations environnementales dans toutes les facettes de ses activités.

2090 Donc, c'est un peu la trame qui est dressée pour faire en sorte qu'on s'assure de prendre
en compte les besoins de déplacement, moyens de transport qu'on peut certainement qualifier de
durables, que sont la marche et le vélo. Donc, c'est à partir de ça qu'on a basé notre mémoire.

2095 On est partis de deux grands principes, c'est-à-dire qu'on pense que les réseaux
piétonnier et cyclable qui vont être proposés doivent se raccorder aux réseaux locaux. On a affaire
à des modes de transport qui sont effectivement plus pour une clientèle relativement locale, que
ce soit des gens qui habitent à Dorval ou dans sa périphérie, quoiqu'il y a des gens

qui font des quand même très longs déplacements à vélo et qui peuvent faire facilement de 15 à 20 kilomètres pour se rendre au travail, mais on pense d'abord à une clientèle plus de proximité.

2100

On pense également, bon, aux employés qui peuvent vouloir se déplacer, aller vers différents commerces du secteur, etc., et ne pas être confinés dans le secteur où ils travaillent, et donc pouvoir vouloir se déplacer autrement que nécessairement en voiture ou en autobus. Parce que les fréquences des autobus qui font les circuits locaux ne sont pas aussi grandes que qu'est-ce qu'elles pourraient être dans des secteurs plus près du centre-ville et, donc, ça complique les déplacements si on n'est pas en voiture.

2105

Donc, nous, ce qu'on pense, c'est qu'on doit se raccorder, comme je disais, et également on doit maintenir l'accès à vélo et à pied pendant la durée des travaux. Ce sont des travaux dont le promoteur dit qu'ils dureront 4 ans. On leur souhaite effectivement que ça n'en dure pas plus. Mais l'expérience récente du rond-point l'Acadie nous a démontré que pendant plus que 2 ans, les piétons étaient interdits dans le rond-point. Ils ne pouvaient donc pas traverser l'autoroute 40 à la hauteur du rond-point l'Acadie. Ça m'apparaît un peu une aberration, en 2005, qu'on interdise carrément des cheminements aux piétons et qu'on leur fasse faire des détours qui peuvent prendre facilement une demi-heure, quand ce n'est pas une heure, à pied.

2110

2115

Donc, on a fait dans notre mémoire une série de recommandations spécifiques pour faciliter les choses pour les piétons et les cyclistes. La première, c'est la question de la signalisation.

2120

Les plans qui nous étaient remis ne comportaient pas de noms de rues ou de numérotation des bretelles nouvelles qui sont créées. Ça rend assez difficile la présentation de commentaires, parce qu'on doit parler de la bretelle qui part de tel point, qui s'en va à tel autre point, etc.

2125

Et donc, ça souligne amplement le besoin d'une signalisation de cheminement, qui va faire en sorte que les piétons et les cyclistes vont se retrouver à l'intérieur de ces aménagements-là qui, de toute évidence, vont être conçus à une échelle qui est celle de l'automobile et où leur cheminement peut être assez complexe, compte tenu de toutes les bretelles qui sont nécessaires.

2130

Donc, nous recommandons effectivement d'implanter une signalisation spécifique aux cyclistes et une autre spécifique aux piétons pour qu'ils puissent se retrouver dans l'échangeur, qu'ils puissent se retrouver... en fait, pas dans l'échangeur, parce qu'il y a plusieurs des bretelles qui leur seront interdites vraisemblablement, mais qu'ils puissent retrouver dans leur cheminement, entre le secteur de Dorval au sud, les différents points que sont le terminus de la STM, la gare de l'AMT, la gare de VIA, l'aérogare et les secteurs avoisinants, incluant les hôtels et les autres, les bâtiments industriels, etc.

2135

2140 Et cette signalisation-là devrait être implantée le plus rapidement possible. Et dans le cadre des travaux, vraisemblablement les cheminements des piétons et des cyclistes seront modifiés selon les phases de travaux, tout comme ceux des automobilistes d'ailleurs, il serait donc important que la signalisation suive ces modifications-là et permette aux gens de se rendre à leur destination.

2145 La situation actuelle, c'est à peu près comme si, pour les voitures, on arrêta la signalisation de l'aéroport à l'intersection de la 40 et de l'autoroute Côte-de-Liesse et qu'après ça, on laissait les automobilistes se débrouiller dans le restant de l'accès jusqu'à l'aérogare. Alors, pour les piétons, ce serait important d'avoir des choses plus claires par rapport à ça.

2150 Dans un deuxième temps, au niveau des cheminements qui sont proposés, on a constaté sur le plan, avec le cheminement orange, que certains des cheminements se terminaient soit en cul-de-sac. Enfin, on présume qu'il y aura des prolongements, que ça se raccorderait éventuellement.

2155 Et on constate également que les cheminements sont relativement longs dans certains cas, suivent des boucles, des choses de cette nature-là et croisent les intersections de façon assez complexe en traversant l'intersection en 3, voire 4 phases pour les piétons ou les cyclistes, ce qui veut dire qu'à chaque fois, ils doivent attendre un feu rouge, traverser une section et réattendre d'avoir le feu vert pour l'autre section. Donc, ça peut rallonger assez considérablement les cheminements.

2160 On recommande donc de repenser ces tracés-là pour qu'ils soient les plus directs possible. On est certains, on est convaincus qu'il y a des améliorations possibles. On n'avait pas toute la matière nécessaire et tout le raffinement de détails pour aller jusqu'à présenter des cheminements explicites par rapport à ça, mais les cheminements piétons et vélo sont, règle générale, relativement faciles à rajouter dans le cadre d'un projet plus vaste parce qu'ils occupent peu d'espace, ils sont relativement peu exigeants en termes d'espace et qu'il y a différentes possibilités par rapport à ça.

2170 Donc, on recommande de repenser le tracé pour minimiser leur longueur, minimiser le nombre de croisements et, en particulier, ceux avec des bretelles où il n'y a pas de feux de circulation, parce que ce sont des bretelles qui prêtent à des vitesses de circulation relativement rapides et qui peuvent donc être difficiles, voire dangereuses à traverser.

2175 On recommande également d'évaluer la possibilité d'un cheminement par le boulevard Fénélon et d'une traverse dénivelée, que ce soit en passerelle, en tunnel, selon les contraintes qui peuvent exister à cet endroit-là. C'est une chose qui pourrait se faire et, comme c'est relativement à l'extérieur de la zone de travaux proposés, ça permettrait une certaine permanence des cheminements pendant la durée des travaux si cet aménagement-là était fait dès le départ.

2180

Ensuite, en troisième point, on constate par rapport au terminus de la STM que, bon, il y a des cheminements piétons qui ont été indiqués, mais il n'y a pas de cheminement vélo indiqué vers le terminus de la STM sur le plan qui était soumis. C'est sûr que les cyclistes ont toujours la possibilité d'emprunter les bretelles routières.

2185

Dans ce cas-là, par contre, compte tenu qu'on a une circulation qui est à la fois composée de gens, d'automobilistes qui sont familiers avec l'endroit et qui donc se rendent rapidement là où ils vont et, d'une part, de clientèle non négligeable qui est constituée de touristes ou de gens qui connaissent relativement peu l'endroit, qui viennent à Dorval simplement à l'occasion, dans un cas comme celui-là, on juge qu'il est préférable de séparer la circulation des cyclistes de celle des automobilistes dans l'échangeur même. Ce n'est pas nécessaire dans Dorval, dans la plupart des rues de Dorval, mais dans l'échangeur, on juge que c'est préférable.

2190

2195

Donc, on recommande d'évaluer la possibilité d'aménager une piste cyclo-pédestre entre l'avenue Dorval, qui serait plus directe vers le terminus de la STM. On croit déceler sur les plans qu'il y aurait une possibilité de faire quelque chose par rapport à ça. Ce serait à évaluer.

2200

Et au niveau de la bretelle de virage du côté sud, en fait entre la voie de service de la 20 et l'avenue Dorval, on se pose des questions par rapport à la nécessité de cette bretelle-là, qui risque de faire en sorte que les voitures vont arriver à une vitesse relativement grande sur l'avenue Dorval. Est-ce que le passage de cette circulation-là par le feu de circulation occasionnerait des problèmes de circulation, de refoulement graves, ça reste à voir, mais ça permettrait certainement de faciliter la traverse de cette intersection-là par les piétons et par les cyclistes, ceux qui se dirigent vers le sud.

2205

2210

Et on recommande également de maintenir au terminus de la STM un stationnement à vélo temporaire pendant la durée des travaux. On sait que vraisemblablement, dans ce cas-là, c'est possible qu'il reste exactement à la même place, on n'avait pas non plus le détail de ces choses-là, mais on sait qu'avec tous les réaménagements qui sont proposés, il y aura sûrement des modifications. Et assez fréquemment, on se rend compte que dans ces circonstances-là, le stationnement vélo est une des premières choses qui se promène, qui saute, etc., Donc, c'est pour ça qu'on recommande qu'il soit maintenu de façon temporaire et réinstallé de façon permanente à la fin des travaux.

2215

Pour la gare de l'AMT, le cheminement qui est proposé est assez long, passe par la boucle alentour de l'hôtel Best Western et traverse à une intersection en T de l'avenue Cardinal, à l'extrémité est de l'avenue Cardinal, si on veut. Et ce n'est pas exactement clair par la suite où les cyclistes vont traverser l'avenue Cardinal pour se rendre du côté sud de l'avenue vers la gare de l'AMT.

2220

Donc, on recommande d'évaluer s'il n'y a pas des possibilités de faire les choses plus

2225 simples que ça, d'éviter de passer du côté nord, si on veut, de l'avenue Cardinal dans ce cas-là et plutôt passer du côté sud pour être plus directement du côté de la gare et avoir un accès privilégié pour les piétons et les cyclistes. Il y a vraisemblablement possibilité de faire des choses, par rapport à ça, de différentes façons. Ça demandera une analyse un peu plus poussée de la part du promoteur, à notre avis.

2230 Encore une fois, recommandation par rapport au stationnement vélo. Parce que là aussi, il est possible qu'il y ait des modifications, quoique ce secteur-là semble relativement peu touché.

2235 Pour l'aérogare et la gare de VIA, la proposition du promoteur consiste à emprunter une rue nord-sud du côté est des stationnements. Et rendu à une rue qui est est-ouest, qui traverse le stationnement, il n'y a plus d'indication par rapport à la suite des choses. Je crois comprendre qu'on s'attend à ce que ce soit prolongé vers l'aérogare.

2240 Maintenant, c'est une solution qui est envisageable, mais si l'accès par la rue Fénélon était réalisé, on pourrait envisager également d'avoir un accès à l'aérogare et à la future gare de VIA par le boulevard Albert-de-Niverville, qui a une circulation beaucoup plus locale que ce qu'on peut trouver du côté est de l'aérogare où s'effectuent toutes les entrées et sorties des automobilistes.

2245 Également, bon, on recommande de maintenir à la gare VIA un stationnement vélo temporaire. La gare VIA, ce n'est pas exactement clair dans mon esprit où elle se situera temporairement. On voit la future gare VIA, mais puisque le projet n'est pas conjoint, je présume que la gare VIA temporairement sera relocalisée pendant les travaux. Donc, de maintenir encore une fois un accès vers cette gare-là et un stationnement vélo temporaire, et d'aménager dès maintenant à l'aérogare un stationnement vélo pour les employés et les voyageurs.

2250 Enfin, une dernière chose concernant le boulevard Albert-de-Niverville, ce serait intéressant qu'il puisse être raccordé. La piste cyclable qui est proposée du côté nord de l'avenue Cardinal s'arrête quelques centaines de mètres avant le boulevard. On présume que le promoteur pensait la raccorder d'une manière ou d'une autre. Parce que, dans le cas contraire, on se ramasserait avec le fait que les cyclistes qui arrivent de l'ouest devraient rouler sur l'avenue Cardinal et, à un moment donné, dans le milieu de nulle part, traverser l'avenue Cardinal pour aller rejoindre la piste cyclable, ce qui n'est évidemment pas une solution souhaitable.

2260 Donc, on recommande que cette piste-là soit prolongée au moins jusqu'au boulevard Albert-de-Niverville pour y donner accès et, éventuellement, que la Ville de Dorval la prolonge vers Pointe-Claire où il y a déjà une piste cyclable le long de la rue Donegani, qui est le prolongement de l'avenue Cardinal.

Donc, ça fait un peu le tour de notre mémoire. Enfin, on considère que si les

2265 aménagements piétons et cyclables sont mieux intégrés, pour nous, ça nous satisferait. On est également très en faveur de tout ce qu'il pourrait y avoir comme aménagement en faveur du transport en commun et d'un lien ferroviaire. Ça va totalement dans la philosophie de notre organisation.

2270 On pense également que c'est important de limiter la vitesse de la circulation à la limite permise normalement, qui est de 50 kilomètres/heure, sur les sections de rues locales et de voies locales et, donc, de faire en sorte que les aménagements portent à ça.

2275 Les très nombreuses bretelles de virage non contrôlé par des feux de circulation favorisent plutôt une vitesse plus grande. Elles peuvent être nécessaires dans certains cas pour la circulation des camions, quand il y en a beaucoup. Dans d'autres cas, il faudrait voir si elles sont vraiment essentielles ou si on ne pourrait pas simplement faire arrêter les voitures, faire passer les voitures par l'intersection avec un virage à 90E plutôt qu'une bretelle leur permettant une fluidité qui est peut-être un peu plus grande, mais qui peut peut-être, dans certains cas, être au détriment des piétons et des cyclistes.

2280 Ça fait le tour de ma présentation.

LE PRÉSIDENT :

2285 Merci, monsieur Jolicoeur.

Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2290 Oui. D'abord, une question de clarification. Il y a un tunnel entre le terminus de la STM et la gare. Est-ce que ce tunnel est ouvert aux cyclistes?

M. MARC JOLICOEUR :

2295 Il est ouvert aux cyclistes, dans la mesure où il est ouvert premièrement, parce qu'il est fermé à certaines périodes, il n'est pas ouvert toute la journée.

2300 Il y a des portes à chaque extrémité à franchir. Avec les vélos, ce n'est pas particulièrement agréable. Maintenant, c'est des plans inclinés à l'intérieur, alors effectivement on peut traverser avec le vélo, mais pas à vélo.

2305 Donc, c'est faisable, mais ce n'est pas indiqué et peut-être même pas souhaitable dans certaines circonstances. Par exemple, aux heures de pointe, quand les trains débarquent un grand nombre de personnes en même temps et que tous ces gens-là traversent à pied via le tunnel, le traverser en vélo à ce moment-là n'est peut-être pas particulièrement intéressant.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2310 Je veux bien comprendre votre proposition. Vous suggérez le passage nord-sud en dénivelé dans l'axe Fénélon pendant la durée des travaux, qui serait possiblement aussi la solution permanente de lien nord-sud.

M. MARC JOLICOEUR :

2315 Oui, ça peut effectivement être un lien permanent nord-sud.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2320 Et si comme vous suggérez que cet axe Fénélon est retenu comme le lien nord-sud, est-ce que la piste cyclable sur l'avenue Dorval devrait être elle aussi retenue?

M. MARC JOLICOEUR :

2325 À notre avis, on pense que les deux seraient utiles, parce qu'on a quand même une distance assez grande à parcourir dans ce secteur-là. Mais c'est une chose qui pourrait être évaluée plus en profondeur pour voir est-ce que ça peut répondre à tous les cheminements des piétons et des cyclistes.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2330 J'ai une question au sujet de l'adhésion au Protocole de Kyoto. À votre avis, quel impact sur le transport actif auront les efforts qui devront être déployés pour le contrôle des GES dans les prochaines années? Est-ce que vous attendez une forte augmentation des piétons et cyclistes?

M. MARC JOLICOEUR :

2335 On constate déjà une augmentation des cyclistes cet automne, par les comptages qu'on a faits, bon, peut-être pas dans le secteur ici, mais dans les quartiers où il y a plus de cyclistes, Plateau Mont-Royal, centre-ville, etc., dans le cadre d'autres projets qu'on mène en ce moment.

2340 On pense qu'avec des mesures appropriées, si on fait des aménagements qui sont agréables pour les piétons et les cyclistes, on incite déjà les gens à les utiliser. Et on pense également que...

2345 Bon, je ne suis pas convaincu que l'environnement est un motif qui fait en sorte que les gens vont passer de la voiture solo à d'autres modes de transport. Par contre, d'un point de vue strictement économique, avec l'augmentation rapide du prix de l'essence et qui

vraisemblablement est là pour durer, il y a là un incitatif assez évident.

2350 C'est sûr que tout ça combiné avec d'autres mesures, mais en s'assurant qu'on ait des aménagements qui sont adéquats pour les piétons et les cyclistes, c'est sûr que ça peut aider.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2355 Vous suggérez une signalisation d'acheminement spécifique aux cyclistes et piétons.

M. MARC JOLICOEUR :

Oui.

2360 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Où peut-on voir un exemple d'usage de cette signalisation? Est-ce que ça existe à Montréal quelque part ou ailleurs?

2365 **M. MARC JOLICOEUR :**

2370 Il y a de la signalisation de ce type-là, règle générale, plutôt en milieu rural. En milieu urbain, bon, on n'est pas très entiché d'avoir de la circulation. .. par exemple, au coin de la rue Saint-Denis et Mont-Royal, il y a déjà assez de choses, on est capable de se repérer avec les noms de rues, etc.

2375 Par contre, ici, il faut voir qu'on a des cheminements qui sont complexes pour les piétons et les cyclistes, qui ne sont pas naturels. On voit notre destination, mais on ne sait pas comment y parvenir. Donc, c'est pour ça qu'on le propose.

2380 Et oui, ça existe. En fait, même le ministère des Transports vient d'approuver, à notre recommandation, une nouvelle norme de signalisation pour les cyclistes qui peut être utilisée sur le réseau routier et qui permet d'indiquer des cheminements différents pour les cyclistes de ceux pour les automobilistes. Et il existe également des normes concernant la signalisation des cheminements pour les piétons. Donc, il y a certainement des choses faisables à ce niveau-là.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2385 J'ai une dernière question à vous poser. Avez-vous des opinions sur les tunnels et la sécurité des tunnels?

M. MARC JOLICOEUR :

Oui. Effectivement, les tunnels sont des endroits qui sont, selon leur conception, qui

2390 peuvent être extrêmement désagréables, comme ça peut être également des endroits, s'ils sont bien conçus, donc suffisamment larges, bien éclairés, avec des approches qui sont ouvertes de préférence à l'extérieur, ça peut être des endroits qui sont... ça peut être des aménagements qui sont convenables à la fois pour les piétons et pour les cyclistes. Donc, tout dépend de la conception d'aménagement.

2395

Effectivement, le tunnel le plus près d'ici, outre celui de Dorval, celui de Pine Beach n'est pas particulièrement agréable. Je peux vous dire, pour l'avoir emprunté à deux ou trois reprises dans le cadre d'un mandat qu'on avait eu avec l'AMT, que ce n'est pas un endroit où on flâne, disons. On se presse d'en sortir le plus rapidement possible, parce qu'il est très étroit, très long, pas très bien éclairé, fermé aux deux extrémités donc par des portes, ce qui fait que personne à l'extérieur sait ce qui se passe à l'intérieur. On ne voit et on n'entend rien de ce qu'il y a à l'intérieur. Tandis que si c'est beaucoup plus ouvert, ça peut être très sécuritaire et une solution adéquate.

2400

2405 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Merci.

M. MARC JOLICOEUR :

2410

Bienvenue.

LE PRÉSIDENT :

2415 Monsieur Jolicoeur, si je comprends bien, vous préférez finalement éliminer la boucle autour de l'hôtel Best Western et garder, si c'est possible, la piste sur le côté sud.

M. MARC JOLICOEUR :

2420 Un lien qui serait plus direct, effectivement. La boucle autour de l'hôtel Best Western a l'inconvénient de croiser toutes les entrées, tout ce qu'il y aura comme accès à cet hôtel-là. Et comme c'est une boucle et que donc la visibilité n'est déjà pas très bonne pour les voitures, les gens qui se dirigent à l'hôtel sont possiblement en bonne partie des touristes, pas familiers avec le secteur, donc, on va créer des zones de conflit entre piétons, cyclistes et les automobilistes qui rentrent par ces accès-là. Ça ne nous semble pas très souhaitable, effectivement.

2425

LE PRÉSIDENT :

2430 Et un virage en boucle ne porte pas un intérêt particulier non plus pour le cycliste en tant que cycliste.

M. MARC JOLICOEUR :

2435 Non, parce que, bon, ça rallonge le cheminement dans ce cas-là. C'est certain que, effectivement, on part de dessous en fait la bretelle sud, si on veut, de cette boucle-là. Alors, effectivement, il y a une dénivelée qu'il faut franchir d'une manière ou d'une autre. Ça, c'est...

2440 Bon, il reste à voir: est-ce qu'il y a des possibilités entre la voie ferrée et la boucle pour faire un aménagement cyclable? Peut-être que oui, peut-être que non, là, mais ça, je n'avais pas toute l'information nécessaire pour vérifier ces choses-là.

LE PRÉSIDENT :

2445 D'accord. Maintenant, le ministère des Transports, dans le cadre du projet proposé, offre d'aménager en même temps, à proximité des surfaces asphaltées qui relèvent de sa responsabilité et du projet, l'aménagement d'une piste cyclable.

2450 Quand on parle d'une piste à créer ou à réaménager à la hauteur de Fénélon, on est très loin de la zone du projet et, par le fait même, on est probablement, je n'en suis pas sûr mais peut-être, de la limite de la responsabilité du ministère des Transports à propos de ça.

2455 Ce serait à qui, finalement, la responsabilité d'aménager une piste le long de Fénélon selon ce que vous proposez ou selon ce que monsieur Dansereau avait proposé tout à l'heure? Ce serait à la Ville de Dorval de faire ça?

M. MARC JOLICOEUR :

2460 Écoutez, ma compréhension était que le ministère des Transports n'était pas le seul promoteur. C'est un promoteur qui est conjoint, Ville de Montréal, arrondissement Dorval, ministère des Transports et Aéroports de Montréal. Il faut voir comment le financement de ça peut s'attacher, effectivement.

2465 Mais nous, on ne s'est pas arrêtés aux limites de juridiction, si on veut. On peut comprendre qu'il y a quand même une zone d'intervention, là, mais cette zone-là a été déterminée en fonction de besoins d'abord automobile. Elle peut peut-être être ajustée en fonction des besoins des piétons et des cyclistes aussi.

2470 Parce que ce qu'on constate aussi, c'est que le gros des travaux va se faire dans le secteur de l'actuel rond-point et que donc la circulation des piétons et des cyclistes, pendant plusieurs années, risque d'être assez difficile dans ce secteur-là.

Alors, qu'est-ce qu'il y a comme possibilité alternative entre-temps? Tout dépendra comment tout le phasage des travaux va être prévu, comment ça peut se faire. Mais comme on vous disait, c'est important, pendant cette phase de travaux là, de maintenir ces accès-là.

2475 Entre autres, que ce soit pour les gens qui se rendent au terminus de la STM pour prendre le train de banlieue en direction de Montréal, ceux qui vont à la gare de l'AMT, comment pourront-ils se rendre à pied, à vélo à ces endroits-là? Même chose avec la gare de VIA qui va probablement se promener, j'imagine, puisqu'elle est dans la zone de travaux.

2480 **LE PRÉSIDENT :**

 Avez-vous été consultés pendant la phase de consultation que le ministère avait organisée? Avez-vous participé à ces consultations?

2485 **M. MARC JOLICOEUR :**

 On a participé aux consultations. Écoutez, à ma connaissance, je me souviens d'être allé au moins à trois reprises, personnellement, à des consultations et d'avoir envoyé un de mes collègues une fois.

2490

 Donc, effectivement, on a été consultés à l'époque, mais on n'a pas été consultés de façon spécifique. C'est-à-dire, c'était dans le cadre général des consultations où on discutait à 20 représentants avec le ministère. Donc...

2495 **LE PRÉSIDENT :**

 Donc, vous n'avez pas proposé d'une façon ordonnée les propositions que vous faites ici précisément, vous n'avez pas soumis ça au ministère.

2500 **M. MARC JOLICOEUR :**

 Non, parce qu'à l'époque, on ne nous soumettait pas de façon précise non plus le projet.

2505 **LE PRÉSIDENT :**

 Exactement, c'est ça.

M. MARC JOLICOEUR :

2510 Donc, on a fait état des besoins des piétons et des cyclistes, finalement, d'accéder à ces différents secteurs-là, mais c'était des principes, si on veut. Ce n'était donc pas des propositions précises.

2515 **LE PRÉSIDENT :**

 D'accord, très bien. Merci beaucoup, monsieur Jolicoeur.

M. MARC JOLICOEUR :

Merci.

2520

LE PRÉSIDENT :

J'invite maintenant monsieur Robert Perreault du Conseil régional de l'environnement de Montréal à venir s'adresser à la commission.

2525

M. ROBERT PERREAULT :

Bonsoir! Je dois dire que l'essentiel de notre mémoire tient dans deux titres. Le premier, c'est *Une intervention qui, à notre avis, passe à côté des vrais enjeux*. Et le deuxième, c'est *Beaucoup d'argent pour des résultats qui nous apparaissent discutables*.

2530

Et du point de vue de l'environnement en général à Montréal, sans nier le fait que ce rond-point, qui est vieillot, mérite des travaux évidemment, nécessite des travaux, on est d'accord là-dessus, mais on pense globalement que la nature de l'intervention qui est retenue est encore un petit peu, je dirais, une approche qu'on pourrait qualifier d'ingénierie de voirie par rapport à un problème spécifique, sans vraiment prendre en compte ce qu'on pourrait appeler l'ensemble d'une situation du point de vue environnemental.

2535

Depuis le début des audiences, j'ai assisté un petit peu aux périodes de questions, de présentation, il y a une immense ambiguïté présente dans ce débat. On nous parle de la nécessité de régler le problème de l'aéroport de Dorval mais, dans les faits, ce projet ne règle que très peu le problème de l'aéroport de Dorval.

2540

De fait, l'essentiel de la problématique d'accès entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport de Dorval, c'est essentiellement à la sortie de Dorval à l'heure de pointe du soir, qui pourrait se régler par des bretelles d'accès à la 20 est en direction du centre-ville, pour des coûts beaucoup inférieurs à ceux qui sont présentement présentés.

2545

Lors des audiences de présentation préliminaire, non pas dans ce cadre-ci mais avant ça, on parlait d'intervention de l'ordre de moins de 20 M\$ pour régler l'essentiel de la problématique de la congestion, à l'heure de pointe du soir, par les bretelles en question.

2550

Je comprends que lorsqu'on fait de telles interventions, on a un petit peu le syndrome du «tant qu'à». «Tant qu'à faire, on règle tout. On en fait gros.» Et dans le fond, on est devant une espèce d'intervention, un nouveau spaghetti bétonné. C'est le même genre d'intervention auquel on a assisté dans le cas du rond-point l'Acadie. C'est le genre d'intervention qu'on a connu dans le passé avec des ouvrages comme l'échangeur Turcot. Dans le fond, c'est une intervention où on veut régler un problème de congestion avec une seule approche, qui est

2555

l'approche d'augmenter la fluidité de la circulation automobile.

2560

Et dans le cas présent, l'essentiel de cette intervention, en tout cas une part importante de cette intervention, c'est de lier deux autoroutes entre elles; dans le fond Côte-de-Liesse, qui est une autoroute, avec la 20.

2565

Quand on regarde tout ça, et de l'avis même du ministère des Transports, ce projet va entraîner globalement une augmentation de la circulation automobile. On a parlé de 14 % dans certains axes, plus dans d'autres axes. Les audiences n'ont pas permis de fouiller ça dans le détail. Et on se retrouve au total, du point de vue de l'environnement à Montréal, à l'heure de Kyoto, avec une intervention qui ne prend pas, à notre avis, en compte les véritables enjeux, les véritables défis qui nous confrontent.

2570

On peut toujours dire: «Bien sûr, la situation du point de vue...» J'entendais tantôt les gens de Palais des Congrès dire: «Évidemment, c'est mieux que rien.» Ça va, bien sûr, améliorer des choses. Nous ne le nions pas de ce point de vue-là. Mais la question qu'on doit se poser, c'est: est-ce que c'est vraiment la bonne intervention?

2575

200 M\$, c'est beaucoup d'argent. Nos sociétés ne disposent pas de fonds infinis. Quand on additionne... en plus, on sait que souvent les dépassements de coûts dans ce genre de projet, c'est de l'ordre de 50 à 100 %, si on se fie à l'expérience de l'Acadie.

2580

Et quand on questionne le ministère, je l'ai fait la dernière fois, sur: «Est-ce que vraiment ça règle, par cette intervention de voirie, est-ce qu'on règle vraiment les problèmes d'accès à l'aéroport», on nous dit: «Oui, en partie.» Mais quand je suis sorti d'ici la dernière fois, je me suis dirigé vers le centre-ville, j'étais en voiture, et j'ai été bloqué à trois reprises. La première, c'était à l'échangeur Mercier, la 13 et ensuite l'échangeur de la 15 pour le sud.

2585

Donc, on fait une intervention très lourde, très coûteuse pour des résultats, à notre avis, relatifs. Et globalement, du point de vue de l'environnement, on va augmenter le nombre de voitures sur l'île plutôt que de le diminuer.

2590

Alors, la grande ambiguïté, ce que j'appelle le côté un petit peu difficile de tout ça, c'est le suivant. C'est que le ministère des Transports nous arrive avec des interventions les unes après les autres, sans aucune vision d'ensemble. On a eu le débat pour la 25; on a eu le débat pour Notre-Dame; on a eu le débat pour l'Acadie; voici un autre échangeur. À chaque fois, c'est des projets de l'ordre de 200, 150, 350, 400 M\$. On parle donc au total d'interventions sur l'île de près de 1 G\$, sans que jamais le ministère dans ses analyses n'intègre la moindre préoccupation de comment ces interventions vont réduire le nombre de voitures circulant sur l'île. Jamais. Jamais.

2595

Au contraire, à chaque fois, soit qu'on nous dit qu'il n'y a aucun impact – et ça, là-dessus, dans le mémoire, on présente un peu quelques études américaines qui indiquent

2600

clairement qu'il y a induction de circulation, donc augmentation de volume – ou tout simplement que, à la limite, l'intervention du directeur régional la dernière fois qui disait: «Mais vous savez, nous autres, on est responsables de la voirie», ce qui est quand même un aveu épouvantable de la part de responsables du transport et de la circulation à Montréal.

Donc, à l'heure de Kyoto, qu'il n'y ait jamais de telles préoccupations dans aucun des projets du ministère, à notre avis, est un véritable problème. Et dans le cas présent plus particulièrement, la proposition de ADM d'installer un lien rapide avec le centre-ville, de l'avis de ADM pourrait accommoder plus de 1 800 000 passagers par année, diminuer de 500 000 le nombre de mouvements véhiculaires, donc réduire sûrement d'une certaine façon la congestion actuelle, au-delà du côté désuet de ce rond-point, sûrement réduire la congestion actuelle.

Je sais qu'on a évoqué ces questions en disant qu'on va prévoir le coup, on va prévoir que peut-être un jour il y aurait une navette. Notre analyse nous amène à croire que la seule intervention qui se dessine est celle du gouvernement fédéral pour en quelque sorte permettre le déplacement de la ligne de chemin de fer de VIA.

Et de façon un petit peu ironique, les Montréalais vont se retrouver dans la situation suivante. Finalement, dans les prochaines années, au-delà de tous les inconvénients causés par ces grands travaux, bien, il sera peut-être plus facile d'atteindre Dorval par le centre-ville d'Ottawa que par celui de Montréal.

Et dans ce contexte, nous pensons que, évidemment nous ne vous facilitons pas la tâche, je comprends qu'on n'intervient pas sur des aménagements de ce projet, mais nous pensons que la priorité aurait dû être mise sur l'instauration d'une navette ferroviaire rapide; qu'elle devrait être intégrée au réseau de transport en commun de Montréal. Qu'il y a une opportunité à saisir en termes de volume d'achalandage, de fréquence de navettes, pour en faire un projet qui ne soit pas un projet spécifique à l'aéroport mais qui s'intègre au développement des transports à Montréal et que, du point de vue de l'environnement, puisque c'est de ce dont on parle ici en principe ce soir, on pourrait davantage atteindre, ce faisant, les objectifs auxquels tout le monde dit partager, soit la réduction de nos gaz à effet de serre, les atteintes des objectifs de Kyoto.

Il faut rappeler qu'à Montréal, l'essentiel de nos émissions de gaz à effet de serre, c'est la circulation. C'est l'automobile. Il faut rappeler que par habitant sur cette planète, nous sommes les plus grands pollueurs en cette matière et qu'il n'y a qu'une seule solution pour finalement arriver à atteindre les objectifs auxquels nous nous sommes collectivement engagés, c'est non pas d'augmenter le nombre de véhicules mais de les réduire.

Or, on est devant, et je termine là-dessus, visiblement une intervention qui n'aura pas pour effet de réduire. Non seulement qui n'aura pas pour effet de réduire, qui va augmenter, et pire encore, une intervention qui n'a jamais pris en compte la volonté de réduire. Il n'y a même

jamais eu une telle analyse dans la proposition. On est vraiment devant une approche extrêmement traditionnelle d'ingénieurs en voirie.

2645

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Perreault.
Madame Gold.

2650

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Bonsoir, monsieur Perreault.

2655

M. ROBERT PERREAULT :

Bonsoir.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2660

Monsieur Perreault, quel pourcentage de réduction de la circulation serait nécessaire à Montréal pour respecter les accords de Kyoto? Est-ce que vous avez une idée?

M. ROBERT PERREAULT :

2665

C'est une excellente question. Bien, écoutez, le taux d'immatriculations sur l'île augmente. Il augmente encore plus rapidement en banlieue. Le nombre de voitures circulant sur l'île augmente. Donc, ce qui est certain, c'est que nous nous éloignons plutôt que nous nous rapprochons des objectifs de Kyoto.

2670

Les objectifs de Kyoto sont des objectifs nationaux. Effectivement, ils ne sont pas municipaux. Mais c'est certain que ça se vit, ça s'exprime à travers des interventions dans l'ensemble notamment des grands centres urbains.

2675

Alors, actuellement à Montréal, les divers projets qui nous sont présentés par le ministère des Transports, comme je le disais, n'intègrent pas du tout cette préoccupation et, au contraire, entraînent tous une augmentation du volume de circulation automobile.

2680

Alors, je n'ai pas le chiffre, pour répondre à votre question, je n'ai pas le chiffre précis. Ce qui est certain, c'est qu'actuellement on s'éloigne, on ne se rapproche pas. Et tout le monde parle de ce projet.

2685

Moi, je veux juste rajouter. Ce qui est un petit peu, comment dire, une situation un petit peu ambiguë, c'est que tout le monde dit: «C'est important l'aéroport de Montréal, c'est important d'avoir une liaison rapide. On est favorables au train de banlieue, à la navette», etc.

Et puis, dans le fond, on parle après ça d'un tout autre projet, qui n'a rien à voir avec ça.

Et notre analyse, c'est qu'on est très loin de voir le jour avec une navette avec le centre-ville si on se fie aux propos qui nous ont été présentés.

2690

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Le projet prétend améliorer la qualité de vie des citoyens de Dorval en rendant plus facile la circulation locale entre le nord et le sud de l'échangeur. Cet objectif peut-il être atteint par une solution partielle telle que vous proposez?

2695

M. ROBERT PERREAULT :

Effectivement, je reconnais à ce projet des préoccupations. Puis il y a effectivement des enjeux qui sont de ceux-là. Je ne le nie pas. Il aurait fallu faire l'analyse plus précise d'un scénario qui, par exemple, si on avait dit: «On commence par la navette ferroviaire. On fait les bretelles d'accès vers le centre-ville via la 20. On améliore l'aspect visuel et certaines problématiques existantes présentement», je ne suis pas en mesure de faire le scénario du résultat net. Est-ce que ce serait suffisant? Insuffisant?

2700

2705

Mais la question à laquelle ça renvoie, c'est: est-ce que collectivement, tout en ne minimisant pas les problèmes des gens de Dorval, est-ce que collectivement, la priorité, c'est de mettre 200 M\$ là-dessus, si c'est le seul enjeu? Je pense que l'enjeu premier n'était pas d'abord un problème local. L'enjeu premier, me semble-t-il et à notre avis, devrait rester comment on réalise...

2710

Alors, de combien de voitures. Vous savez, l'aéroport nous dit: «On est capables de diminuer en dedans de 3 à 4 ans de 500 000 le nombre de mouvements véhiculaires par année.» Ce n'est quand même pas rien. On fait les bretelles, on en élimine une autre partie. On fait certaines corrections qui ne nécessitent pas nécessairement 200 M\$, on règle d'autres problématiques. Est-ce que ce serait suffisant? Il faudrait en faire le scénario précis. Effectivement, on n'est pas en mesure de le faire dans le détail.

2715

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2720

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Deux questions. La première, monsieur Perreault, est-ce que ça dépend comment on voit les choses. Le ministère des Transports dit qu'il va avoir augmentation de nombre de véhicules qui circulent sur la route.

2725

M. ROBERT PERREAULT :

2730

Il a raison. Il a raison puisqu'il fait un lien autoroutier direct, il facilite l'augmentation du nombre de voitures.

LE PRÉSIDENT :

2735

Mais voilà, j'en viens. Alors, est-ce que l'intervention induit une augmentation de trafic ou finalement elle rend la circulation plus fluide compte tenu du fait qu'il va y avoir augmentation, toutes tendances restant ce qu'elles sont.

M. ROBERT PERREAULT :

2740

Oui, oui, je sais bien. Dans le fond, c'est deux approches, deux philosophies différentes.

2745

Si effectivement, pour suivre les propos du directeur du ministère de la région, si le ministère est un ministère de la voirie et s'il n'a absolument aucune réflexion ou préoccupation à l'égard des enjeux environnementaux, de la circulation, du volume et qu'il se contente d'aborder les questions sous l'angle de l'ingénierie de voirie, son intervention peut se comprendre.

2750

S'il n'a comme approche que d'accompagner le mouvement «naturel» d'augmentation du nombre de véhicules, son intervention peut se comprendre mais, en même temps, il participe de ce mouvement, il y contribue, il l'oriente.

2755

Et donc, la question qui est posée, à partir du moment où le gouvernement du Québec, y compris même ce ministère, ont, en principe, adhéré à Kyoto, à partir du moment où on a des défis, des objectifs à atteindre, c'est est-ce que c'est l'approche qui est la plus efficace pour atteindre les deux objectifs. C'est-à-dire, à la fois régler certains problèmes d'accès à l'aéroport de Dorval et de lien entre le nord et le sud pour les gens de Dorval et, d'autre part, un objectif tout aussi nécessaire, qui est celui de diminuer le nombre de voitures circulant à Montréal et dans la région.

2760

Alors, si vous additionnez l'intervention du ministère sur la 25, son intervention en transformant la rue Notre-Dame en autoroute, son intervention à l'Acadie, vous vous rendez compte qu'au total, on parle de presque 1 G\$ et avec comme résultat net une augmentation significative du nombre de voitures sur le territoire de Montréal.

2765

Dans le cas présent, il y avait, à notre avis, une autre façon de réfléchir à ces questions et de fixer des priorités. Et de fixer des priorités. Je ne suis pas en mesure de vous, malheureusement à ce moment-ci, de vous dire jusqu'à quel point l'approche dont je vous parle aurait réglé la totalité ou pas et à quel niveau de financement le résultat aboutirait. Mais malheureusement, on n'a pas ce scénario alternatif.

2770

LE PRÉSIDENT :

2775 Le ministère des Transports, à ma souvenance, à la première partie de l'audience, ils ont dit que leur mandat, c'est d'assurer le transport le plus efficace possible des personnes et des marchandises dans des conditions de sûreté, dans des conditions le plus sûr possible. Et jusqu'à maintenant, la civilisation que nous avons, étant ce qu'elle est, la voirie, comme vous le dites, fait partie intégrante de ça.

2780 Alors, imaginons que le ministère n'est plus le ministère des Transports mais le ministère de la mobilité. Ce que vous dites, pour l'instant, le nombre de voitures qui circulent, le volume de véhicules qui circulent est tributaire de beaucoup de facteurs, et la plupart de ces facteurs, le ministère des Transports vous dirait, probablement, ne relèvent pas, échappent à son contrôle, ils ne relèvent pas de ses responsabilités premières, que ce sont des processus de longue durée.

2785 Kyoto, il n'y a pas un pays signataire qui va rencontrer ses objectifs. On va avoir la conférence des parties dans les jours qui viennent à Montréal et tout le monde va dire ça probablement.

En ce sens-là, si la responsabilité du ministère des Transports est d'assurer le transport le plus efficace, le plus sûr possible des personnes et marchandises, comment est-ce qu'il pourrait intégrer cet objectif de réduire le nombre de véhicules sur la route.

2790

M. ROBERT PERREAULT :

2795 Bien, je vous dirais que si son objectif, c'est d'assurer le transport le plus efficace possible, pour le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il a un peu de difficulté dans l'atteinte de ses objectifs dans la région de Montréal. Vous écoutez comme moi la radio le matin, sur la période de pointe, en matin et en soirée.

2800 Dans les centres urbains, dans les grands centres urbains, la plupart des grandes métropoles reconnaissent maintenant que c'est d'abord et avant tout par les transports publics qu'on peut régler les problématiques. Plusieurs personnes sont venues vous dire ici que partout dans le monde, si vous voyagez, vous avez entre les aéroports et les centres-villes, compte tenu de l'importance des aéroports, vous avez des liens fiables qui ne sont pas des liens routiers, qui sont des liens par les transports en commun. Parce qu'encore une fois, le lien routier n'est pas fiable.

2805

Lorsque tout ce spaghetti sera construit, après plusieurs années de misère pour les gens de Dorval, on bloquera encore entre Dorval et le centre-ville deux ou trois fois à l'heure de pointe pour se rendre au centre-ville. Et on bloquera autant, à toutes fins pratiques, ou à peu près.

2810 Donc, est-ce que c'est une façon efficace de régler le problème?

Moi, dans le fond, ce que je suis venu vous dire tout simplement – j'ai passé proche de pas venir du tout, parce que je suis conscient que c'est plus facile pour votre commission

2815 d'intervenir sur les aménagements de ce projet que de soulever des questions comme celle que je
soulève – ce que je suis venu vous dire tout simplement, c'est que je pense que dans beaucoup
de pays, dans beaucoup de capitales ailleurs dans le monde, de métropoles, un ministère des
Transports digne de ce nom, dans une problématique comme celle-là, serait arrivé avec un plan
d'ensemble d'intervention et non pas simplement avec une intervention sur un échangeur.

2820 Il nous aurait présenté comment, dans sa vision des choses, il réglait une série de
problèmes dont, à notre avis, le principal défi qui est devant nous pour la métropole, et je le dis
en tout respect pour les besoins des gens de Dorval, mais le principal défi qui est celui de l'accès
rapide à l'aéroport, en provenance et à l'aéroport.

2825 Or, dans ce projet, à mon avis, on met beaucoup d'argent pour des résultats médiocres.

LE PRÉSIDENT :

2830 D'accord. Dernière question. L'idée est intrigante. Vous dites que probablement ce qui va
arriver, il va avoir un meilleur accès à l'aéroport à partir d'Ottawa que Montréal. Pourquoi vous
dites ça? Ce serait...

M. ROBERT PERREAULT :

2835 Bien, parce que je pense qu'on est devant le scénario suivant. Quand le ministère des
Transports va avoir mis 200 M\$ puis peut-être 300 M\$, je pense que, de fait, la pression pour
qu'il se règle des choses à Dorval va être toujours présente.

2840 Et je crois qu'effectivement on va assister au fait que le projet par le gouvernement fédéral
et par VIA de régler le problème de la bretelle, enfin du détour de quelques kilomètres, va se
réaliser et, à mon avis, va se réaliser avant le projet de liaison entre le centre-ville et l'aéroport.
Tout ça pour une seule raison. Et elle tient dans l'intervention du directeur régional du ministère
des Transports parce qu'il est convaincu que ça ne le regarde pas. Il est convaincu que ce n'est
pas de sa responsabilité.

2845

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Perreault.

2850 **M. ROBERT PERREAULT :**

Au plaisir.

LE PRÉSIDENT :

2855

J'inviterais maintenant monsieur Pierre Bellerose de Tourisme Montréal à venir prendre la parole.

M. PIERRE BELLEROSE :

2860

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

2865

Bonsoir, monsieur Bellerose. On vous écoute.

M. PIERRE BELLEROSE :

2870

Merci. Donc, peut-être un petit mot sur Tourisme Montréal, qui est un organisme privé à but non lucratif, une vieille organisation qui date de 1919, qui regroupe essentiellement l'industrie touristique du secteur privé, 850 membres, et qui a trois fonctions: la promotion, bien sûr, de Montréal à l'étranger, l'accueil des touristes et un rôle modeste d'orientation du développement du produit touristique montréalais, développer une vision de ce que devrait être le Montréal touristique.

2875

On a une seule spécialité. C'est celle du tourisme et des clientèles étrangères en déplacement à Montréal. Donc, c'est à ce titre qu'on va vous faire part de nos réflexions au niveau des audiences.

2880

Donc, en termes introductifs, bien sûr, il n'existe pas, à part quelques équipements, d'infrastructures uniquement touristiques, mais de plus en plus le touriste est interpellé par différents projets, dont celui-ci.

L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

2885

Début de la phrase page 1: «Les installations touristiques...»

Fin de la phrase page 2: «... des voies de communication plus efficaces.»

2890

Tourisme Montréal, dès ses réflexions de la fin des années 90 qu'on a fait nos premiers plans de développement touristique, donc où on mettait en évidence les priorités, a mis en évidence l'importance d'une navette ferroviaire comme on retrouve dans les principales métropoles, je ne suis pas le premier à le mentionner, entre l'aéroport et le centre-ville.

2895

Quand on a mis à jour, la dernière mise à jour de notre plan de développement qui s'est faite en 2003, c'était un des seuls éléments qui n'avait pas été réglé dans les pronostics touristiques des dix dernières années, et ça restait une des trois principales priorités touristiques

de la région métropolitaine, la question de la navette ferroviaire, bien sûr la mise à jour de l'échangeur Dorval, et on n'est pas des spécialistes pour discuter de la question du transport local ou autres, bien sûr, la mise à jour. Mais pour nous, la navette ferroviaire est un élément essentiel.

2900

L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

2905

Merci beaucoup.

Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2910

Monsieur Bellerose, d'après vous, est-ce que la navette ferroviaire serait suffisante pour répondre au problème de l'accessibilité à l'aéroport, ça veut dire sans refaire le réseau routier?

M. PIERRE BELLEROSE :

2915

Je pense que ça prend les deux. Comme notre mémoire le disait, ça prend... l'échangeur n'est pas, il est désuet, il y a des problématiques locales. Je pense qu'il doit être refait. Mais je suis assez d'accord que si ce n'est que ça, à long terme, on ne réglera pas les problèmes de fluidité et les besoins des clientèles internationales qui sont d'aller rapidement, en tout temps, de l'aéroport au centre-ville, et vice versa.

2920

Donc, je pense qu'on ne peut plus avoir l'échangeur tel qu'il est fait. C'est une vision des années 60. Je pense qu'il faut le moderniser, mais il faut intégrer d'autres éléments. Donc, comme je disais en conclusion, ça prend les deux volets si on veut arriver à des objectifs. Et pour y arriver, il va falloir, bien sûr, que l'échangeur soit bien fait, mais aussi que la navette soit efficace avec des intervalles réalistes et qui répondent aux besoins.

2925

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2930

Monsieur Bellerose, je vous pose la même question que j'ai posée à votre collègue du Palais des Congrès. L'aspect esthétique, la qualité du design, est-ce que c'est un enjeu important pour le tourisme à Montréal, surtout autour de l'échangeur qui est l'entrée de Montréal?

M. PIERRE BELLEROSE :

2935

Je pense qu'effectivement, les portes d'entrée de Montréal, qu'elles soient routières ou aéroportuaires, sont importantes. On a mis beaucoup de travail avec l'aéroport de Montréal à sa

2940 rénovation actuellement pour le rendre beaucoup plus accueillant, beaucoup plus convivial et il faut que...

Je pense que l'essentiel dans ce cas-ci, c'est l'efficacité, la fluidité. Je pense que ça doit être le premier critère, que ce soit bien fait, que ce soit esthétiquement agréable, mais, s'il vous plaît, efficace et fluide.

2945 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Merci.

2950 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bellerose, vous avez souligné l'importance d'un lien ferroviaire rapide vers le centre-ville de Montréal, de l'aéroport.

2955 **M. PIERRE BELLEROSE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2960 Tout à l'heure, monsieur Perreault propose une autre option tout à fait cohérente, que ce lien soit intégré dans le réseau régional de transport ferroviaire dans la région métropolitaine et le réseau en général du transport ferroviaire au Québec.

2965 Est-ce que la condition de rapidité d'accès au centre-ville pourrait être assurée avec l'option d'un lien intégré dans le réseau régional ferroviaire existant?

M. PIERRE BELLEROSE :

2970 Je ne suis pas un expert en gestion de ferroviaire. L'important, c'est que ça se fasse en moins de 30 minutes. Est-ce qu'il est possible de prévoir l'intégration dans le réseau actuel et d'assurer régulièrement des trajets en 30 minutes de train? Donc...

LE PRÉSIDENT :

2975 D'accord, c'est ça le critère pour vous.

M. PIERRE BELLEROSE :

2980 Ce n'est pas le critère. On ne fera pas un lien ferroviaire s'il devient aussi aléatoire que le trafic par automobile.

LE PRÉSIDENT :

Ou plus long que 30 minutes.

2985 **M. PIERRE BELLEROSE :**

Ou plus long à l'heure de pointe.

LE PRÉSIDENT :

2990

D'accord. Merci, monsieur Bellerose.

M. PIERRE BELLEROSE :

2995

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3000

J'invite maintenant madame Monique Pelletier à venir prendre la parole au nom de Club Vélo Dorval.

Mme MONIQUE PELLETIER :

3005

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, madame Pelletier.

3010

Mme MONIQUE PELLETIER :

Je ne ferai pas la présentation du club en tant que tel, mais juste pour dire qu'on fête cette année nos 10 ans d'existence.

3015

Le club, on s'intéresse au projet surtout pour répondre, en fin de compte, au plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Montréal pour l'arrondissement Ville Dorval, qui recommandait la mise en place d'un lien nord-sud pour la desserte des secteurs au nord de Dorval, en plus de la piste cyclable en site propre sur Cardinal.

3020

Et à cet effet, on a fait circuler une pétition et, ce soir, je la dépose. Et nous avons obtenu 790 signatures.

Que le projet aussi encourage le transport actif, qu'il élimine aussi les passages

3025 informels et puis que ce soit des aménagements conviviaux qui vont améliorer la qualité de l'environnement en vue de respecter un peu le Protocole de Kyoto, puis qui va aussi améliorer la qualité de vie des citoyens dans les domaines de la santé et de la sécurité.

3030 Comme monsieur Dansereau l'a expliqué, le lien nord-sud proposé dessert très peu de gens présentement, parce qu'il est situé très à l'est de Dorval plutôt que vers le centre, et tous les cyclistes du secteur nord-ouest devront toujours transiter par l'échangeur de l'avenue Dorval, selon le plan proposé. Parce que la passerelle de l'échangeur Des Sources et le tunnel Pine Beach, c'est des passages pour les piétons et non pour les cyclistes.

3035 Le parcours qui est proposé n'est pas convivial ni sécuritaire parce qu'il offre trop de difficultés, les feux de circulation, les bretelles, des choses qui ont été soulignées et par Vélo Québec et monsieur Dansereau. Et, de plus, le plan montre des escaliers au sud et au nord de la rue qui passe au-dessus de l'avenue Dorval, et la même chose au sud et au nord de la rue Michel-Jasmin qui va vers la gare AMT.

3040 Dans la proposition aussi, on est complètement dans l'ignorance quant aux difficultés que vont rencontrer les piétons et les cyclistes pour rejoindre la future gare VIA Rail et l'aérogare.

3045 Comme monsieur Dansereau l'a montré tantôt par les photos, le fameux passage, sentier informel que l'on trouve très dangereux, qui est dans l'axe de Albert-de-Niverville... je ne montrerai pas les photos qui ont déjà été montrées tantôt.

3050 Ça fait qu'en fin de compte, lorsqu'on regarde la proposition, la solution proposée, on a l'impression et on est persuadés que ça va exercer un effet de dissuasion parce que le lien n'est pas direct. Il n'est pas convivial puis il n'est pas sécuritaire. Et puis ce lien-là par l'avenue Dorval dessert une infime partie de résidants, puis ça n'encouragera pas les gens à adopter ce mode de transport là qui est le transport actif.

3055 Comme nous l'avons dit lors de la séance tenue le 15 septembre, en soirée, le club n'a pas été consulté quant aux aménagements qui sont proposés.

3060 En premier point, on voudrait que le lien nord-sud et vice versa offre un parcours piétonnier et cycliste direct, convivial et sécuritaire afin d'éliminer les sentiers informels. Que, aussi, l'aménagement pour les cyclistes et tout ça ne soit pas fait sur l'avenue Dorval où est-ce qu'il y a trop d'entrées et de sorties, trop de commerces. Ce n'est pas l'endroit pour implanter une piste cyclable.

Pour plus de détails, on peut toujours se référer au mémoire de monsieur Dansereau qui souligne tous les aspects.

3065 Nous suggérons aussi l'aménagement du passage dénivelé pour piétons et cyclistes dans l'axe Fénélon. Un tel passage va redonner une qualité de vie aux résidants du secteur

3070 nord-ouest parce qu'ils sont, en fin de compte, dès qu'ils veulent sortir de ce secteur-là, ils doivent soit prendre l'échangeur ici à Dorval ou à Des Sources. Il n'y a pas d'autres solutions pour les cyclistes. Les piétons peuvent toujours emprunter Pine Beach. Et puis on croit aussi qu'un tel passage devient très intéressant pour tous les gens qui travaillent dans le secteur aéroportuaire et les voyageurs.

3075 Puis l'implantation d'une piste cyclable du côté est de Fénélon, qui est un boulevard à 4 voies, et compte tenu de sa vocation résidentielle, scolaire et de son faible achalandage, c'est beaucoup mieux que l'avenue Dorval. Et comme monsieur Dansereau l'a souligné, l'accès est beaucoup plus direct à tous les services.

3080 Aussi, on recommande le déplacement de l'accès piétonnier cyclable vers la gare VIA Rail et l'aérogare sur le boulevard Albert-de-Niverville, plutôt que le tracé proposé à l'est du stationnement.

3085 On recommande également l'aménagement de la piste cyclable au sud de la rue Cardinal pour atteindre la gare AMT, puis au sud de la rue Michel-Jasmin vers la voie de desserte de la route 520.

3090 On recommande également l'aménagement de rampes plutôt que d'escaliers vers le terminus STM et la gare AMT. Une rampe, ça offre un accès direct, convivial, sécuritaire aux personnes âgées, à celles à mobilité réduite, aux parents qui se déplacent avec des poussettes pour bébé, à ceux accompagnés de jeunes enfants et aux cyclistes. Une rampe, c'est plus facile d'entretien durant l'hiver.

3095 Puis en dernier lieu et non le moindre, on est persuadés aussi que l'aménagement d'un passage dénivelé avant le début des autres travaux offrira aux piétons et cyclistes une voie de communication nord-sud et vice versa très intéressante. On retient aussi l'argument que durant les travaux au rond-point l'Acadie, la circulation piétonnière était interdite. Le passage dénivelé contribuera à soulager la congestion routière que le réaménagement du rond-point Dorval engendrera et incitera, à long terme, un plus grand nombre de personnes à recourir à un mode de transport actif.

3100 Aussi, pour plus de détails, je vous réfère également au mémoire présenté par monsieur Dansereau.

3105 Quant au tracé proposé pour piétons et cyclistes, tout nous porte à croire qu'il a été ajouté à la dernière minute. Comme nous l'avons mentionné, il n'a jamais été discuté avec le Club Vélo Dorval, malgré nos 10 années d'existence et la connaissance du milieu.

Le tracé proposé pour les adeptes du transport actif est loin de répondre aux objectifs énoncés en page 3. Il y a place pour des améliorations afin de motiver un plus grand nombre d'individus à essayer et à adopter un mode de transport actif.

3110 Pour ces raisons, nous sommes en désaccord avec cet aspect du projet. Nous souhaitons vivement que l'occasion nous soit donnée de rencontrer les parties concernées pour discuter d'autres solutions qui seraient directes, conviviales et sécuritaires.

LE PRÉSIDENT :

3115

Merci, madame Pelletier.
Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3120

Madame Pelletier, on aimerait bien comprendre le tracé de piste cyclable que vous proposez. La piste cyclable, selon vos recommandations, longe le côté est de Fénélon.

Mme MONIQUE PELLETIER :

3125

Oui.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3130

Elle continue vers le nord sur Albert-de-Niverville.

Mme MONIQUE PELLETIER :

3135

Oui.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3140

Et vers l'est sur Cardinal côté sud et Michel-Jasmin côté sud jusqu'à la voie de service 520.

Mme MONIQUE PELLETIER :

Oui.

3145

Mme JUDY GOLD, commissaire :

J'ai bien résumé le tracé?

Mme MONIQUE PELLETIER :

3150

Oui.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3155 Alors, j'ai deux questions. Est-ce que la piste se prolonge aussi sur l'axe Dorval vers le sud, ma première question est: comment se ferait l'accès au terminus de la STM?

Mme MONIQUE PELLETIER :

3160 La piste cyclable qui est présentement sur le plan, qui est comme de Heron jusqu'à la rue innommée peut rester là, mais qu'on remplace les escaliers par des rampes et qu'on aménage une rampe aussi du côté de Michel-Jasmin. Ça fait que là aussi, ça donne un accès facile à la gare AMT.

3165 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

 C'est clair, merci beaucoup. J'ai une autre question. Vous dites à quelques reprises que le Club Vélo Dorval n'a pas été consulté.

3170 **Mme MONIQUE PELLETIER :**

 Non.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3175 Est-ce que vous avez assisté aux consultations préliminaires du Centre de consultation et de concertation?

Mme MONIQUE PELLETIER :

3180 En octobre?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3185 Il y a quelques années, les consultations préliminaires faites par le CCC à la demande du promoteur?

Mme MONIQUE PELLETIER :

3190 Non. On n'a pas été informés de ces consultations-là.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3195 Pensez-vous à d'autres types de collaboration qui auraient profité à ce projet ou qui pourraient profiter à ce projet?

Mme MONIQUE PELLETIER :

Pardon?

3200 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Quel type de collaboration voyez-vous qui pourrait profiter à ce projet?

3205 **Mme MONIQUE PELLETIER :**

C'est que là, étant dans le milieu et en faisant beaucoup de vélo, de cyclisme dans le milieu, on est un peu, on est même très au courant des problèmes que les gens rencontrent, parce qu'on a beaucoup de membres du club qui se déplacent à vélo pour le travail.

3210 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Alors, vous suggérez que les partenaires du projet vous consultent sur le tracé de piste cyclable. C'est bien ça?

3215 **Mme MONIQUE PELLETIER :**

Oui, parce qu'il peut avoir différentes options. Il peut avoir des choses auxquelles nous ne sommes pas au courant, qui auraient des empêchements au tracé que l'on propose, mais il y a certainement d'autres solutions qui peuvent être envisagées.

3220 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Merci, madame Pelletier.

3225 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Pelletier, avez-vous approché le ministère des Transports de ces propositions précises que vous faites dans le cadre de l'audience, séparément? Non?

3230 **Mme MONIQUE PELLETIER :**

Non.

3235 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Et rien ne vous empêche non plus de le faire.

Mme MONIQUE PELLETIER :

3240 Non.

LE PRÉSIDENT :

3245 D'accord, très bien. Mais on en tiendra compte certainement dans les travaux de la commission pour la phase d'enquête que nous avons à mener. Merci, madame Pelletier.

Mme MONIQUE PELLETIER :

3250 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3255 Et dernière intervention pour la soirée, j'invite monsieur Peter Yeomans, maire de Dorval, à venir prendre la parole.

M. PETER YEOMANS :

Bonsoir, monsieur le président.

3260 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur le maire. On vous écoute.

M. PETER YEOMANS :

3265 Bonsoir, madame la commissaire, madame Gold. Merci d'avoir accepté ma présence ici ce soir.

3270 J'ai mes deux collègues du conseil qui peuvent me joindre car un, le président du Comité consultatif d'urbanisme, monsieur Bourbeau, conseiller Bourbeau, et le conseiller Rouleau, qui est notre ministre des Finances à la Ville, dans le sens qu'il surveille les activités financières. Alors, si vous permettez, est-ce que les deux peuvent se joindre à nous, car peut-être il y aura d'autres questions. C'est monsieur Bourbeau.

3275 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur.

M. PETER YEOMANS :

3280

Et monsieur Rouleau.

LE PRÉSIDENT :

3285

Bonsoir.

M. PETER YEOMANS :

3290

Vous savez que nous étions les promoteurs de ce beau projet. C'est un projet pour Montréal, pour le Québec dans son ensemble. Il faut le regarder d'une façon holistique. C'est vrai qu'il y a eu des interventions provenant de différentes sources et différentes préoccupations; ils ont tous raison.

3295

Et comme maire, comme Conseil de l'arrondissement, ex-cité de Dorval, nouvelle cité de Dorval à partir de 2006, on ne demande pas mieux que tout fonctionne comme une symphonie intermodale, si je peux parler de son ensemble. Nous avons un intérêt d'alimenter le coeur de la ville de la meilleure façon possible.

3300

J'entends mon ex-collègue, monsieur Robert Perreault, qui parle de Kyoto et nous nous sommes engagés à 110 % là-dessus, mais aussi dans les différents moyens et manières de transport et de déplacement des gens.

3305

La question de lien ferroviaire, c'est très important. C'est la phase 2. Il ne faut pas attendre que tout se passe, mais tout peut se passer en série, une après l'autre.

3310

La question de l'automobile, vous savez comme moi avec l'arrivée des voitures Smart puis d'autres voitures qui vont marcher avec des *fuel cells*, qui sont en plein développement, la question de déplacement et de pollution, c'est quelque chose qui va être fort probable être réduit considérablement dans les prochaines décennies.

3315

Vous avez seulement à vous installer à l'aéroport, voir le monde avec des bagages. Ça ne se transporte pas nécessairement en vélo non plus. Alors, il faut avoir des véhicules d'une certaine sorte. Ça peut être des autobus, ça peut être des taxis. Mais avec le temps, la société va s'ajuster en fonction de nos engagements au niveau Canada, Québec et Montréal, au niveau de Kyoto.

3320

Alors, c'est intéressant que Transports Québec avec les autres intervenants contribue. C'est pas mal spécial qu'il y ait un genre de, on dira, coalition, un engagement de la part du fédéral. L'ADM, heureusement, l'ADM est arrivée sur la scène. Ils nous aident énormément. Puis ce n'est pas juste un projet de l'aéroport. C'est un projet pour Montréal communautaire

principal pour alimenter le centre-ville. C'est fait en fonction d'autres séries d'activités, soit l'échangeur Des Sources et/ou la 1ère Avenue à Lachine et que finalement la cour Turcot et l'accès rapide le centre-ville.

3325 L'idée, c'est la fluidité. Ça a été mentionné ici ce soir. Ça a été mentionné dès le début. Et en ayant les véhicules qui roulent, il y a beaucoup moins de pollution. C'est-à-dire qu'on gage sur l'avenir, mais on bâtit un rond-point pas en fonction de 10 ans, mais moi, j'espère qu'on va avoir une vie utile d'au moins 40 ans. À 40 ans, il faut être, on peut dire, visionnaire pour être capable de prévoir que l'aéroport agrandisse. Il y a eu des investissements intéressants et le fait
3330 que nous sommes à peine, mettons, 10 milles du centre-ville, c'est pas mal exceptionnel. Nulle part sur le continent nord-américain qu'on trouve quelque chose aussi formidable soit pour le tourisme, les personnes d'affaires et le tout.

3335 Quelque chose qui n'a pas été mentionné jusqu'à date, mais nous, dans nos sessions de travail, on en parle souvent, c'est le développement économique. Autour de l'aéroport, il y a des grands espaces, des grands espaces qui vont prendre une valeur extraordinaire, une revitalisation du secteur Côte-de-Liesse, surtout côté sud qui date des années 50. Alors, le gagnant dans tout ça, c'est la future agglomération, Montréal dans son ensemble, car il y a un partage jusqu'à 66 % du potentiel fiscal, très intéressant. Gaspillage de terrains, très, très peu.

3340 Vous avez parlé, madame, de l'architecture, les ouvrages. Le ministère nous garantit qu'il y aura une approche qui va donner quelque chose visuellement très acceptable. Ce ne sera pas une autre cour Turcot, échangeur Turcot, qui est très lourd et qui date, on peut dire, d'une technologie ou une approche architecturale qui date de plusieurs années. Alors, dans son
3345 ensemble, c'est quelque chose très promoteur, très encourageant.

Mais pour revenir sur la question pour les gens de Dorval que, nous, nous représentons, qui sont, on peut dire, une population de 20 000, mais aussi une population le jour de 100 000 personnes qui viennent travailler, et je devrais inclure les 10 millions, c'est une fois et demie la
3350 population du Québec, qui passent par nos portes annuellement.

Alors, nous avons un devoir, nous, de voir à cet ensemble et de s'assurer que monsieur et madame, localement, reçoivent, disons, une plus value pour les investissements, l'accès des
3355 voies rapides qui est innovateur un peu et sécuritaire.

On parle toujours des croisements. On est complètement d'accord avec le ministère que ces croisements-là représentent des incidents, accidents, des potentiels d'accidents. Et au rond-point, avant que les lumières étaient installées, il y avait au-dessus de 600 accrochages par
3360 année. Alors, c'était beaucoup.

Alors, vous parlez de la santé publique. Vous parlez de l'ensemble au niveau de l'environnement. Ce n'est pas juste l'air, c'est le bruit aussi. Et mon collègue Rouleau va parler d'un écran. Il a quelques idées là-dessus.

3365 Mais aussi, je veux juste terminer sur un événement cet après-midi. J'ai passé l'après-
midi au téléphone dans un exercice d'urgence extraordinaire, quelque chose qu'on n'a jamais vu
dans notre secteur et peut-être au Québec. C'est vrai qu'il y a eu des feux dans des dépotoirs de
pneus, mais d'avoir des produits chimiques comme on a eus cet après-midi, ça créait une
appréhension énorme au niveau de la population et on a passé proche d'une évacuation.

3370 Une évacuation suggère qu'à l'heure d'arrivée des vols d'outremer, ça aurait occasionné,
on peut dire, un arrêt à l'aérogare même de tous ces passagers-là en attendant que le nuage
passe. Heureusement, on a passé à un cheveu d'une évacuation et puis ce n'était pas
nécessaire. Ça m'amène à la question des véhicules d'urgence.

3375 Je suis président de la Commission de la sécurité publique pour l'île de Montréal jusqu'à la
fin de décembre. Une préoccupation toujours sur les embouteillages. Je sais que le ministère est
préoccupé avec. Il doit avoir des voies d'accès en tout temps soit pour les ambulances, les
camions d'incendie, la police et peut-être Gaz Métro et d'autres utilités qui ont besoin de rentrer
3380 rapidement. Alors, c'est important que les voies soient dégagées.

Nous avons vécu un problème avec une grève une fois, où il y a eu un blocage,
embouteillage et je me suis dit avec mes collègues: «Il faut trouver des solutions.» Et c'est ça que
nous avons fait. Notre caserne est au rond-point. Ses accès sur les voies rapides peuvent être
3385 mis en péril s'il n'y a pas une fluidité garantie pour ces véhicules. Alors, je mentionne ça en
passant.

L'autre aspect, c'est au niveau des vélos, et mon collègue monsieur Bourbeau va parler
de ça.

3390 Puis nous avons deux résolutions à laisser avec vous, qui représentent une réflexion que
nous avons faite dernièrement au conseil en représentant des intérêts dans l'ensemble des
citoyens de Dorval et leur voisinage. Parce qu'on ne vit pas dans un enclos, nous. On réalise,
même notre devise parle de *Je suis la porte du monde*. Alors, ce n'est pas la première fois que
3395 nous avons une optique beaucoup plus large que juste notre frontière. Alors, il faut voir tout ça
dans son ensemble.

Alors, je demanderais à mon collègue monsieur Rouleau de parler du plan concernant les
aménagement qui peuvent être intéressants et créatifs.

3400

LE PRÉSIDENT :

En vous identifiant, monsieur, s'il vous plaît, pour les fins de la sténotypie.

3405 **M. EDGAR ROULEAU :**

Oui. Edgar Rouleau, conseiller à Dorval. Monsieur le président, madame la commissaire, le sujet de l'écran sonore, c'est un sujet qui date de plusieurs années, qu'on avait déjà discuté autant avec le ministère que localement, et puis c'est une demande qu'on demande
3410 au ministère de réévaluer étant donné qu'avec la venue ou la construction du carrefour, que ça va amener une augmentation de circulation tel qu'il est mentionné par le ministère dans les études qu'ils ont faites.

Pour pas allonger la réunion, je vais seulement vous lire l'attendu et la demande qu'on
3415 désire qui soit considérée.

ATTENDU QU'il y a lieu de prendre les mesures qui s'imposent afin de pallier au bruit ambiant qui émane de l'autoroute 20 ainsi que du chemin de fer;

ATTENDU QUE la Municipalité de Dorval verra la circulation routière sur ses artères principales augmenter significativement avec l'arrivée du projet du carrefour Dorval ainsi que le développement à venir aux abords du territoire de l'aéroport;

3420

il est donc résolu de demander au ministère des Transports de considérer l'installation d'un écran sonore le long des secteurs résidentiels de la municipalité lors de l'élaboration du plan d'aménagement d'ensemble du projet carrefour Dorval.

3425

LE PRÉSIDENT :

3430 Très bien. Monsieur le maire.

M. PETER YEOMANS :

Nous avons entendu parler monsieur Bellerose de l'arrivée des touristes à Montréal. Il faut absolument que l'accueil soit en fonction de qu'est-ce qui est assez moderne, vivable et on peut dire avec un effet wow!, de dire: «Boy! ils ont l'idée. This group really knows what it's doing, it's forward looking.» And that's what we want to be, we want to really set the pace. Alors, il y a différentes façons de le faire. Avec des végétaux, c'est un bon exemple. Il y en a qui sont résistants. Vous avez seulement à faire le rond-point à Dorval, voir les ormes chinois très résistants mais très jolis au point de vue d'un arbre qui absorbe aussi le CO₂ et absorbe le bruit en même temps.

3435

3440

Alors nous sommes, on peut dire, intéressés d'entreprendre certaines discussions à cet égard. Nous avons peut-être une contribution à faire comme voisinage. Et puis tout dans son ensemble, on travaille de pair avec le ministère.

3445

Je veux juste, avant de céder le micro à monsieur Bourbeau, mentionner aussi que,

3450 pour revenir sur la question des commerces qui sont, on peut dire, affectés par le développement et les rampes et les changements d'élévation, nous sommes très sympathiques avec la situation de Harland Automobile et aussi de Petro Can et aussi de McDonald's. Mais on sait qu'il y a des approches et il faudrait que ce soit sécuritaire.

3455 La sortie de Fénélon a toujours été risquée. On a eu des problèmes avec deux vitesses différentes et la voie de décélération n'était pas adéquate. Mais par exemple pour Fénélon, et puis moi, j'étais là à l'époque, ça fait 23 ans que je suis maire puis 27 ans au conseil, Fénélon était bâtie comme un palliatif pour dégager l'avenue Dorval. L'avenue Dorval était surchargée avec toutes les activités commerciales et résidentielles, qui était le seul accès pour Dorval. Mon prédécesseur, Sarto Desnoyers, a vendu l'idée à l'époque au ministère d'avoir cet accès qui tombait à l'époque dans un champ vacant mais allait vers le coeur de Dorval.

3460 Maintenant, on parle toujours d'avoir une connexion avec le nord de la cité, parce que notre ville est sectionnée par deux voies de chemins de fer. Alors, on sait très bien que le gabarit au-dessus d'un chemin de fer est de 21 pieds. Alors, ça, ça veut dire reculer même jusqu'à la rue Carson pour changer l'élévation pour atteindre le 21 pieds. On réalise que ce n'est pas
3465 nécessairement qu'est-ce qui est, on peut dire, le plus souhaitable.

Alors, peut-être un tunnel, et puis je parle pour le passage des vélos, peut être très intéressant pour joindre socialement et pour les raisons commerciales le nord et le sud de la ville. Ça, c'est très faisable. Et puis j'ai eu des commentaires de quelqu'un qui connaît la question de
3470 ce genre de construction au niveau des chemins de fer, c'est très facile à faire.

Des tunnels, il y en a des tunnels, puis il y en a des tunnels, ça va sans dire. Mais le tunnel, exemple. qui joint la gare intermodale de Dorval vers le nord, la section nord de la voie ferrée, est très vivable. Même, il y a une serre. Il y a des expositions, il va en avoir une de
3475 Halloween. C'est très propre. On le maintient très propre, nous, de la part du ministère, l'AMT maintenant, et nous n'avons aucun problème. Il y a de la surveillance qui se fait.

Mais le tunnel Pine Beach, c'est un autre défi. C'est un tunnel d'une autre époque. C'est très renfermé. Alors, ce n'est pas dégagé.
3480

Alors, il y a moyen de faire quelque chose de beau et puis jamais qu'on a eu des interventions au niveau crime, crime mineur, dans ce tunnel en question qui joint le nord et le sud, la gare intermodale. C'est un bel exemple, une belle réussite de ce côté-là.

3485 Alors, je demanderais à mon collègue, si vous me permettez, monsieur Bourbeau, de vous parler d'une autre idée que nous avons.

M. ROBERT BOURBEAU :

3490 Monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le maire, merci.

LE PRÉSIDENT :

En vous identifiant, s'il vous plaît.

3495 **M. ROBERT BOURBEAU :**

3500 Robert Bourbeau, conseiller de Dorval. J'avais deux points. Le premier, c'était de renchérir sur ce que monsieur Yeomans a mentionné pour la sortie Fénélon, le viaduc Fénélon. Et puis moi, je demanderais au ministère des Transports, si possible, de jeter un deuxième regard sur le fait d'abolir la sortie. C'est très important pour nos citoyens d'accéder au bassin côté sud par Fénélon. Alors, ça, c'est un point.

3505 L'autre. Vous n'êtes pas sans doute sans savoir que notre division géographique, comme monsieur le maire disait, nous donne un côté nord et un côté sud. Et point de vue social, ce qu'on aimerait, c'est un lien surtout cyclable. On a des liens voitures passagers, mais on veut un lien cyclable entre les deux.

3510 Et puis dans l'immensité du projet du carrefour, on croit qu'un passage, un tunnel cyclable – là, il s'agit d'être créatif au point de vue du ministère des Transports – ce n'est pas un piétonnier, c'est plus à vélo, pour permettre... c'est sûr avec le nombre de vélos qu'on a présentement, avec les clubs de vélo et les lignes vertes qui traversent l'île, on a besoin de ce lien-là. Alors, on a fait une résolution et qui se lit comme suit:

3515 ATTENDU QUE le conseil de l'arrondissement favorise le développement d'une piste cyclable pour relier le côté nord et le côté sud;

ATTENDU QUE l'extrémité nord du viaduc Fénélon serait un secteur privilégié pour l'aménagement d'un tunnel cyclable;

3520 ATTENDU le projet de réaménagement du carrefour;

3525 alors nous demandons de demander au ministère des Transports d'inclure l'aménagement d'un tunnel cyclable dans le secteur du viaduc Fénélon, qui nous éloigne de l'échangeur Dorval lui-même et puis ce serait plus sécuritaire.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Avez-vous terminé, monsieur le maire?

3530 **M. PETER YEOMANS :**

Juste en mentionnant, vous permettez, monsieur le président, que...

LE PRÉSIDENT :

3535

Allez-y.

M. PETER YEOMANS :

3540

C'est primo que nous réussissions ensemble notre aéroport. C'est le deuxième pôle le plus important économique sur l'île de Montréal. Il y a 23 000 emplois. Je ne peux pas le dire assez fort et assez long. Et en plus, il y a le va-et-vient. Puis si Montréal est pour réussir, ça nous donne un avantage.

3545

Je vais vous donner une bonne idée. Maintenant que tous les vols sont concentrés à Montréal, savez-vous que sur les écrans pour les réservations par les agences de voyage, nous sommes maintenant parmi les 10 premiers un endroit pour la correspondance. Ça prend moins qu'une demi-heure d'aller, on peut dire, le vol international, transfrontalier, domestique et puis l'outremer, pour faire la correspondance ou le rabattement, quelque chose qui aide énormément

3550

notre compétitivité.

3555

Puis si la province dépense 200 M\$ ou 150 M\$, faisons le calcul ensemble, les impôts que ça représente. Il y a beaucoup de ces argents-là qui retournent à la caisse de la province et au fédéral. Ce n'est pas de l'argent jeté à l'eau. C'est un investissement et c'est un générateur de revenus pour les deux gouvernements.

3560

Et pour nous, au niveau municipal, valorisation des terrains autour de l'aéroport devra prendre la même valeur qu'au coin de Sainte-Catherine et Peel. Le potentiel est là. Nous avons même deux projets d'hôtel qui attendent que toutes les audiences soient complétées et que les plans soient déposés. Puis on va à la prochaine étape, qui est un appel en soumission et la première pelletée de terre, et on parle de 2010, 2009. Mais osons, let's go, you know?

3565

Moi, ça fait 9 ans que je pousse et puis, finalement, je réalise qu'il y a une priorité au niveau des ministères et des ministres. Alors, nous sommes très satisfaits. On a eu la chance d'être devant vous. Je trouve que c'est une étape importante et puis devra être pris très positif. Puis nous sommes ici pour bâtir, pas pour démolir, mais bâtir ensemble, nous, vous et tous les autres partenaires. On a quelque chose de beau là, il ne faut pas le gâter. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3570

Merci à vous, monsieur le maire.

Madame Gold.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3575

Bonsoir! J'aimerais avoir votre opinion sur un élément spécifique du projet. D'après

vous, serait-il souhaitable d'intégrer les différents systèmes de transport dans le secteur dans un seul lieu? Est-ce qu'il serait souhaitable que le terminus de la STM, la gare de l'AMT, VIA Rail et la navette ferroviaire soient intégrés dans un local afin d'encourager l'intermodalité?

3580

M. PETER YEOMANS :

Ce n'est pas absolument nécessaire, parce qu'on peut créer avec la navette ferroviaire un aspect banlieusard au niveau de ses déplacements et aussi touristiques. Moi, je rêve d'un enregistrement de bagages à la Gare centrale, puis ramasser nos valises, mettons, et les bagages à l'hôtel à Zurich. Ils le font en Europe. Pourquoi pas le faire ici?

3585

Intermodalité, très important, vous dites, c'est très possible et je pense une façon de partager les coûts et encourager les personnes d'embarquer à bord. C'est une belle façon de le faire, surtout si le service est là, si la desserte est fidèle, confortable et, on peut dire, abordable. Et je sais que tous les systèmes de transport fonctionnent en déficit généralement. Mais peut-être il y a moyen avec le volume que ça va créer, il y a moyen sur l'intermodalité de créer quelque chose qui soit intéressant.

3590

Les stationnements, des incitatifs pour aller vers le centre-ville, à Dorval, à l'heure actuelle, c'est rempli. Puis ce n'est pas juste le monde du voisinage. Il y a du monde de Châteauguay qui vient. Nous avons fait une évaluation, il y a à peu près un an. Alors, le monde vient de partout puis il saute à bord. Et alors, le train est là, alors tant que c'est confortable et abordable.

3595

3600

Moi, j'ai toujours voyagé vers le centre-ville. Je travaillais au Bell, au siège social. Je voyageais tous les jours, très confortable, très fiable à toute température. Et maintenant, c'est air climatisé en plus.

3605

Alors la réponse à votre question, c'est oui, puis soyons créatifs.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur le maire, je vais vous demander de nous déposer les copies de deux résolutions.

3610

M. PETER YEOMANS :

Oui.

3615

LE PRÉSIDENT :

Celle portant sur les écrans sonores et l'autre portant sur le tunnel Fénélon.

3620 **M. PETER YEOMANS :**

C'est ça.

3625 **LE PRÉSIDENT :**

Et j'ai deux questions. Pour ce qui est des écrans sonores, est-ce que c'est possible que la Ville nous donne aussi sur un plan les endroits précis où vous aimeriez aménager ces écrans sonores?

3630 **M. PETER YEOMANS :**

Nous parlons dans la résolution des secteurs résidentiels qui longent la 20. Nous avons une géographie qui est un peu différente qu'avec Lachine et les maisons en rangée sont reculées...

3635 **LE PRÉSIDENT :**

Notre Lachine et non pas l'autre.

3640 **M. PETER YEOMANS :**

Non, je parle de la Ville de Lachine.

3645 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. PETER YEOMANS :

3650 Alors, il y a de la place pour des plantations. Il y a une façon peut-être de faire quelque chose avec Heron et Cardinal, qui sont des pistes de course. Un vrai problème. Et la décélération de la 20 vers l'est, en sortant en haut de la rue Oakville, est un coin très dangereux. C'est surtout si quelqu'un veut virer à droite sur Oakville.

3655 Alors, en ayant des écrans dans l'espace qui est là, au lieu d'une clôture Frost tout le long qui est très peu sécuritaire, il y a peut-être moyen de faire quelque chose de beau. Et vers le rond-point, des végétaux, c'est très important. Ça met de la couleur. Ça met de... on peut dire avec un éclairage un peu comme vous voyez en arrivant à Québec, au pont de Québec, au pont Pierre-Laporte, l'éclairage se fait du haut en bas. C'est très, très beau et c'est très efficace.
3660 Proche de l'aéroport, on ne peut pas avoir des lumières vers le ciel, il faudrait que ce soit reflété vers le bas.

Mais tout ça, ça donne une ambiance. Et puis si on prend des plantations qui peuvent comprendre des conifères, comme ça peut être, on peut dire, d'autres façons, d'autres arbustes, je pense qu'on fait preuve déjà.

3665

Nous, nous entretenons tout le secteur, «nous» voulant dire Dorval, avec une entente avec le ministère, car on voulait que ce soit très propre et visuellement très très attrayant en arrivant.

3670

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous préférez finalement des écrans sonores végétaux et non pas des talus sur des...

3675

M. PETER YEOMANS :

Justement. Nous croyons que le béton, c'est trop chocatif. Il y a une façon plus douce de le faire, une autre façon, on peut dire, moderne, si je peux.

3680

Et puis parlons de Kyoto encore, de CO₂. Puis on parle des effets sonores au niveau... je ne dis jamais «le bruit des avions». Ça ne mène pas de bruit, c'est la musique économique. Et puis ça fait longtemps que j'en parle de cette façon-là.

3685

Alors, trouvons des moyens de vivre ensemble, c'est ça l'idée, et soyons, comme j'ai dit, prêts à débarquer des sentiers battus. Et je trouve dans le ministère et au niveau de l'ADM, puis c'est peut-être le temps de les flatter un peu, ils font du très beau travail. Les consultations qu'on a eues à Dorval à deux reprises étaient très positives et la population a été là en grand nombre. Il y en avait au moins 200 à chaque fois. Et le résultat, c'en est un qu'on procède à la prochaine étape et puis nous sommes rendus maintenant devant vous.

3690

LE PRÉSIDENT :

Deux autres questions.

3695

M. PETER YEOMANS :

Oui.

3700

LE PRÉSIDENT :

Quand on est à l'axe Fénélon, on est passablement loin, distance, de la zone de réalisation du projet proprement parlant. Pourquoi le ministère des Transports devrait-il défrayer les coûts de l'aménagement d'un tunnel et non pas la Ville de Dorval?

3705 **M. PETER YEOMANS :**

Très bonne question. Premièrement, si on pose un geste ici, puis il y a des effets ricochet un peu plus loin sur la ligne, il y a certainement une responsabilité.

3710 Les voies de service, c'est un bon exemple. Les voies de service sont souvent, et mes expériences, complétées aux frais du ministère. Pourtant, c'est Dorval qui entretient les voies de service soit sur la Transcanadienne, soit aux approches du rond-point.

3715 Alors si on est juste à la ligne, il ne faut pas fendre les cennes en quatre, il faut réaliser que c'est dans son ensemble. C'est pour ça que j'ai parlé de vivre ensemble et d'avoir une responsabilité sociétale et puis d'être responsable à cet égard.

3720 Puis je pense que c'est le rôle de votre commission de sonner la cloche, de dire: «Écoutez bien là, il y a des effets de cascade et de ricochet. Il faut le prendre en considération parce que ça a un effet direct sur le peuple.» Vous êtes ici pour le peuple, pour la même raison que, nous, nous sommes pour le peuple. Et puis environnement, c'est primo.

LE PRÉSIDENT :

3725 D'accord. La proposition du tunnel Fénélon à l'axe Fénélon, cyclable, est-ce que vous proposez ça en plus de la proposition dans le cadre du projet nord-sud, y compris la boucle, ou au lieu de? Vous le proposez en plus?

M. PETER YEOMANS :

3730 Oui. On l'a fait pour les raisons de la jeunesse. Premièrement, on voit comme une bretelle qui joint le nord et le sud des voies ferrées, qui a toujours été un défi pour nous. Alors, il ne faut pas attendre qu'il y ait des décès pour agir.

3735 C'est ça qui est arrivé avec le tunnel Pine Beach. Je demeurais à Dorval à l'époque. On a perdu la vie de deux jeunes. Puis finalement, l'idée, c'était de compléter le tunnel. C'est pour ça que c'est en deux formes ou deux architectures; une, c'est des années 50, et puis l'autre, c'est des années 60.

3740 Et certainement Dorval a un intérêt que ça se réalise. On ne parle pas d'une fortune. Alors, moi, je ne peux pas parler pour les conseils à venir, mais certainement il y a une ouverture de voir à l'ensemble. Et on l'a déjà fait avec le ministère. Ça fait que ce n'est pas nouveau pour nous.

3745 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous proposez le tunnel en plus de ce qui est proposé ou...

M. ROBERT BOURBEAU :

3750 Une précision, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

3755 Oui?

M. ROBERT BOURBEAU :

Ce n'est pas «au lieu de», c'est en plus.

3760 **LE PRÉSIDENT :**

En plus.

M. PETER YEOMANS :

3765 En plus.

M. ROBERT BOURBEAU :

3770 En plus, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

3775 D'accord.

M. PETER YEOMANS :

3780 Parce que parlons des communautés d'intérêt. Nous essayons sur le plan de développement économique de créer un ensemble entre des entreprises, et puis je parle des commerces de détail, si vous voulez, les hôtels à l'aéroport, avec un intérêt d'aller dans le coeur de Dorval, qui est l'avenue Dorval.

3785 C'est pour ça que vous voyez sur le plan une extension de l'avenue Dorval. C'était fait par exprès. C'est pour créer ce lien et puis pour enrichir davantage Dorval, je peux vous dire, mais en même temps peut-être de créer quelque chose d'intéressant.

Parce que les hôtels à l'aéroport vont être des hôtels pour le monde d'affaires, d'arriver, rester deux jours, puis après partir. Les touristes vont peut-être vouloir aller plutôt vers le coeur de la ville, sauf quand il y a des grandes cérémonies ou des activités populaires, comme la F1,

3790 il y a des effets qui débordent le centre-ville et le monde occupe les hôtels dans Dorval et dans le voisinage, à Pointe-Claire et même plus dans l'ouest.

LE PRÉSIDENT :

3795 D'accord. Allez-y.

M. ROBERT BOURBEAU :

3800 Juste pour ajouter, monsieur le président, sur un autre avantage de Fénélon. C'est que comme ça avait été mentionné auparavant, Fénélon est déjà une largeur qui va permettre l'installation d'une piste cyclable et également Fénélon se joint à notre piste cyclable, qu'on appelle sur la rue Dawson, qui est déjà existante. Donc, c'est un lien qui est facile, il est déjà existant et puis sécuritaire.

3805 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Une dernière question concernant – et vous allez ajouter ce que vous avez à ajouter plus tard – la sortie Fénélon. Il est question de son impact sur les trois commerces McDonald's, Pétro Canada et Harland.

3810 Vous voyez la possibilité d'éviter de fermer cette sortie tout en restant à l'intérieur des normes de sécurité que le ministère des Transports aimerait assurer?

M. ROBERT BOURBEAU :

3815 Monsieur le président, je n'ai pas la solution. Tout ce que je demanderais, c'est de jeter un autre regard, de le réviser une autre fois pour essayer de trouver une solution...

LE PRÉSIDENT :

3820 Pour garder la sortie.

M. ROBERT BOURBEAU :

3825 ... pour garder la sortie, en effet.

LE PRÉSIDENT :

3830 Et vous n'avez pas, même approximativement, le début d'une pensée comment est-ce qu'on peut le faire?

M. ROBERT BOURBEAU :

Je ne suis pas dans le domaine, monsieur le président.

3835

LE PRÉSIDENT :

D'accord, très bien.

3840

M. PETER YEOMANS :

Peut-être je peux juste renchéir, parce que je le prends comme toutes les personnes, puis on a déjà discuté, mais on ne veut pas mettre le ministère dans une situation d'un retard de projet. Mais il y a peut-être une voie de décélération puis qui peut se faire par une architecture routière qui guiderait les personnes.

3845

Parce que si vous avez pris la sortie Fénélon, on arrive à pleine vitesse. Après la sortie pour l'aéroport, on monte, puis là, tout à coup, on arrive à la sortie pas tellement bien indiquée. Et une des faiblesses, et puis c'est de valeur, au niveau du ministère des Transports, c'est la signalisation à travers le Québec. Il y a une faiblesse remarquée.

3850

Mais quand vous avez des vitesses à atteindre autour de l'aéroport que maintenant, la 20, c'est à 100 kilomètres/heure, ça fait juste 6 ans que ça a été modifié, il faut donner, on peut dire, au chauffeur un préavis et puis que la zone ou la voie de décélération soit bien identifiée et que, une fois embarqué là-dedans, il faut sortir. Puis il faut sortir à une vitesse modérée.

3855

Le problème, c'est les deux vitesses qui sont en concurrence, puis ça croise juste devant Harland.

3860

LE PRÉSIDENT :

Mais donc, vous dites à la commission que la fermeture prévue de cette sortie aurait des impacts négatifs sur l'accessibilité entre la partie nord et la partie sud de l'axe.

3865

M. ROBERT BOURBEAU :

Sur l'accès au coeur de ville, qui est quand même un bassin assez dense de population, oui.

3870

L'autre chose que je voulais rajouter tantôt, c'est ce que le maire a mentionné sur le développement économique. On a le privilège à Dorval d'avoir le programme de Rues principales qui est sous l'égide de Héritage Canada et puis c'est un rassemblement de gens d'affaires. Et puis l'avenue Dorval et la rue Bord du Lac, c'est le coeur économique de notre

3875 ville, et puis ces gens-là ont tous été consultés sur le plan proposé, puis ils sont tous d'accord avec.

LE PRÉSIDENT :

3880 Ils sont d'accord avec...?

M. ROBERT BOURBEAU :

Avec le plan proposé.

3885 **LE PRÉSIDENT :**

Avec le plan proposé.

M. ROBERT BOURBEAU :

3890 Oui, à part les commerces côté nord.

LE PRÉSIDENT :

3895 D'accord, très bien. Merci beaucoup, monsieur le maire, merci d'être venu. Merci, messieurs.

M. PETER YEOMANS :

3900 Merci de nous avoir donné la chance de venir devant vous. C'est toujours très agréable et valorisant.

LE PRÉSIDENT :

3905 Merci.

M. PETER YEOMANS :

3910 Merci madame et merci monsieur.

LE PRÉSIDENT :

Alors, cela met terme à cette séance de la deuxième partie de l'audience.

3915 Comme je vous ai expliqué tout à l'heure au début, la deuxième partie se poursuivra avec une séance, pour ceux qui n'étaient pas ici avec nous au début, qui est prévue le 25

octobre 2005, à 14 h. Ça aura lieu à l'Office de consultation publique de Montréal, 1550, rue Metcalfe, bureau 1414, à Montréal. Et le numéro de téléphone de l'Office de consultation est le 514-872-3568.

3920

Alors, ceux qui désirent assister à cette deuxième séance de la deuxième partie de l'audience sont évidemment les bienvenus, y compris ceux et celles qui aimeraient se prévaloir, le cas échéant, de leur droit d'apporter des corrections de faits par rapport à ce qui se présentera dans le cadre de ces séances.

3925

Il me reste à vous remercier infiniment. C'est le moment le plus important des travaux d'une commission du BAPE, parce que c'est le moment où les citoyens et citoyennes renoncent à d'autre chose probablement plus intéressant et plus agréable pour venir bonifier et faire leur contribution à notre capacité collective d'améliorer la gestion de notre espace public et de nos ressources. Alors, la commission vous remercie de votre contribution.

3930

Il me reste également à remercier madame Maisonneuve, monsieur Moisan, monsieur Métivier pour votre contribution à l'audience ce soir, et à l'équipe de la commission, évidemment. Et c'est un rendez-vous donc le 25, à 14 h. Merci.

3935

* * * * *

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3940

Et, j'ai signé :

3945

LISE MAISONNEUVE, s.o.